



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 170]

नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 17, 2011/श्रावण 26, 1933

No. 170]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 17, 2011/SRAVANA 26, 1933

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 अगस्त, 2011

फा. सं. टीएमपी/8/2011-केपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38 वाँ) की धारा 48 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा कंडला पत्तन न्यास पर 60 टनों की क्षमतावाली मोबाइल हार्बर क्रेन की तैनाती के लिए, अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 के महापत्रन पर अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश को अनुपालन करते हुए, कंडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्रनों से संबंधित टैरिफ प्राधिकरण

केस संख्या टैम्प/8/2011-केपीटी

कंडला पोर्ट द्रस्ट

...

आवेदक

आदेश

(29 जून, 2011 को पारित)

इस केस का संबंध कंडला पोर्ट पर शुष्क नौभार घाट संख्या 7 तथा 8 के यंत्रीकरण के लिए अधत्रन टैरिफ के नियतन हेतु कंडला पोर्ट द्रस्ट (हकेपीटी) से प्राप्त दिनांक 11 जनवरी, 2011 के प्रस्ताव से है।

2.1. उत्पादकता के उच्चतर स्तरों को प्राप्त करने के उद्देश्य से पोर्ट ने घाट संख्या 7 तथा 8 को बी ओ टी के आधार पर पब्लिक प्राइवेट सहभागिता पद्धति द्वारा 60 टन क्षमता की चार नई चल हार्डर क्रेनों (एम एच सी) से सञ्जित करने का प्रस्ताव रखा है। इस संबंध में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने शुष्क नौभार घाट संख्या 7 तथा 8 के यंत्रीकरण के लिए अद्यतन टैरिफ के नियंत्रण का प्रस्ताव दाखिल किया है।

2.2. कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव की विशिष्टताएँ नीचे दी गई हैं:-

(i). सुविकाशाधी घाट सं.7 तथा 8 पर 60 टन की 4 चल हार्डर क्रेनों (एम एच सी) के लिए पूंजी लगाएगा, संस्थापित एवं प्रारंभ करवाएगा तथा 15 वर्ष की रिआयत अवधि के लिए प्रचालित एवं अनुरक्षित करेगा। रिआयत अवधि के बाद क्रेनें कंडला पोर्ट ट्रस्ट को अंतरिक की जाएंगी।

(ii). एम एच सी सभी प्रकार के शुष्क थोक नौभार, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार, इमारती लकड़ी के लद्धे तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार के प्रहस्तन के लिए काम में लाई जाएगी। यह जलयान से घाट तक नौभार उतारने के साथ-साथ घाट से जलयानों में नौभार चढ़ाने के लिए काम में लाई जाएगी।

(iii). प्रस्तावित यंत्रीकरण के लिए कुल पूंजीगत लागत अर्थात् 4 एम एच सी का अभियोजन रु. 8060.64 लाख तक प्रावक्तित की गई है। यह पूंजीगत लागत, 60 लाख टन की 2 एम एच सी के संबंधी विभिन्न विक्रताओं से प्राप्त बजटीय कोटेशन के औसत दर आधार रखते हुए प्रावक्तित की गई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए पूंजीगत लागत के विश्लेषण के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

(लाखों में)

एफ ओ बी लागत (2 क्रेने)	3173.83
ग्रेब बकेट की एफ ओ बी लागत, 18 घन मी क्षमतायुक्त ब्लामशेल प्रकार की 4 रस्सी	179.35
परिवहन प्रभार	315.37
सीमाशुल्क	167.66
कुल	3836.21
आकस्मिकताएँ @ 3% की दर पर	115.09
कुल	3951.30
स्थापना लागत 2% की दर पर	79.02
2 क्रेनों की लागत	4030.32
4 क्रेनों की लागत	8060.64

(iv). एम एच सी की अधिकतम क्षमता:

(क). विभिन्न नौभार समूहों अर्थात् शुष्क थोक नौभार, इस्पात व थैलाबंद नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए विभिन्न प्रहस्तन दरों के संदर्भ में 4 एम एच सी की अधिकतम क्षमता को नौभार वार प्रावक्तित किया गया है।

(x). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने शुष्क थोक नौभार हेतु 540 टन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर ध्यान में रखी है। शुष्क थोक नौभार प्रहस्तन हेतु ध्यान में रखी गई इस्पात व थैलाबंद नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार की प्रहस्तन दर क्रमशः 53.33% तथा 33.33% पर ली गई है। पोर्ट ने बताया है कि टैम्प मार्गदर्शिकाओं पर आधार रखते हुए शुष्क थोक नौभार इस्पात व थैलाबंद नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए, 100%, 53.33% तथा 33.33% का अनुपात लागू किया है जिसमें 20 टन की क्षमतायुक्त प्रत्येक 3 ई एल एल क्रेनों के मामले में शुष्क थोक नौभार अर्थात् खाद्य व उर्वरक (पार्सल माप का जलयान  $< 30000$ ), इस्पात व थैलाबंद नौभार के लिए, 4000 टन/दिवस और इमारती लकड़ी के लंडों के लिए 2500 टन/दिवस के प्रहस्तन दर का उल्लेख किया गया है। विस्तृत क्षमता परिकलम जैसा कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिया है, निम्नवत् है:

➤ शुष्क बल्क नौभार के लिए :

क्रम संख्या	विवरण	शुष्क थोक नौभार
1.	संचलन प्रतिघंटा	30
2.	एक संचलन में संभाला गया नौभार	$60 \times 0.3 = 18$ टन
3.	एक क्रेन द्वारा एक घंटे में संभाला गया नौभार	$30 \times 18 = 540$ टन
4.	एक क्रेन द्वारा एक घंटे में संभाला गया नौभार	540 टन
5.	चार क्रेन की 4000 घंटों में वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में)	$540 \times 4 \times 4000 = 86,40,000$

➤ इस्पात /थैलाबंद नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार:

क्रम संख्या	विवरण	इस्पात /थैलाबंद नौभार	शुष्क थोक नौभार
1.	एक क्रेन द्वारा एक घंटे में संभाला गया नौभार	53.33% of 540 टन = 287.982 टन	33.33% of 540 टन = 179.98 टन
2.	चार क्रेनों की 4000 घंटों के लिए वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में)	$287.982 \times 4 \times 4000 = 46,07,712$	$179.982 \times 4 \times 4000 = 28,79,680$

(v). राजस्व संबंधी कुल मांग का प्राक्कलन:

मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों को अंगूकृत करते हुए बहुदेशीय घाट के लिए परचालन लागत प्राक्कलित की है तथा नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ को 16% पर परिकलित किया गया है जैसा कि नीचे सारणीबद्ध है :

क्रम. संख्या	विवरण	संकर्म	राजि (लाखों में)
1.	परचालन तथा अनुरक्षण लागत		

	(i). मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत	8060.64 लाख का 5% (पूँजीगत लागत)	403.03
	(ii). ईंधन	32 लीटर प्रति घंटा x 4000 घंटा x 4 क्रेनों x 40 प्रति लीटर	204.80
	(iii). बीमा	806064 लाख का 1%.	80.60
	(iv). मूल्यहास	8060.64 लाख का 10.34%	833.47
	(v). वेतन तथा मजदूरी एवं अन्य व्यय	8060.64 लाख का 5%	403.03
	(vi). अनुशृण्टि शुल्क	4 क्रेनों के लिए प्रति क्रेन 200 वर्ग मी. के लिए प्रति माह 200 प्रति 10 वर्ग मी.	2.04
	<b>कुल परिचालन लागत</b>		<b>1926.99</b>
2.	नियोजितपूँजी पर प्रतिलाभ	@ 16% * 8060.64 दर पर लाख	1289.70
3.	<b>कुल 4 एच एम सी से प्राक्कलित राजस्व संबंधी कुल मांग</b>		<b>3216.69</b>

(vi). पोर्ट ने ,रु. 3216.69 लाख की प्राक्कलित वार्षिक राजस्व संबंधी मांग को पूरा करने के उद्देश्य से नौभार की प्रत्येक श्रेणियों के लिए आंकी गई अधिकतम क्षमता के संदर्भ में एम एच सी के लिए अद्यतन टैरिफ प्रस्तावित की है जो निम्नवत् है :

विवरण	शुल्क थोक नौभार	इस्पात /थेलाबंद नौभार	अन्य बल्क नौभार
वार्षिक राजस्व मांग (लाखों में)	3216.69	3216.69	3216.69
टनों में क्षमता	86,40,000	46,07,712	28,80,000
विदेशी नौभार (90%) (टनों में)	77,76,000	41,46,941	25,92,000
तटीय नौभार (10%) (टनों में)	8,64,000	4,60,771	2,88,000
<b>प्रस्तावित भाड़ा प्रभार</b>			
विदेशी नौभार प्रति टन	₹ 38.78	₹ 72.72	₹ 116.34
तटीय नौभार प्रति टन	₹ 23.27	₹ 43.63	₹ 69.81

2.3. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने प्रस्ताव के साथ साध्यता रिपोर्ट का सार प्रस्तुत किया है । किन्तु , पोर्ट ने प्रस्तावित दरों का मान (एस ओ आर) अलग से नहीं प्रस्तुत किया है ।

2.4. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के न्यासी मंडल द्वारा दिनांक 19 अगस्त 2010 को सम्पन्न उसकी बैठक में अद्यतन टैरिफ प्रस्ताव को अनुमोदित किया है ।

3. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, कंडला पोर्ट ट्रस्ट का दिनांक 11 जनवरी 2011 का प्रस्ताव संबंधित उपयोक्ताओं /उपयोक्ता संगठनों तथा भावी उपयोक्ताओं /सूचीबद्ध बोलीकर्ताओं (कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यथा प्रेषित) से उनकी अपनी टिप्पणी देने के लिए परिचालित किया गया था । उपयोक्ताओं /उपयोक्ता संगठनों तथा भावी उपयोक्ताओं /सूचीबद्ध बोलीकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों कंडला पोर्ट ट्रस्ट को युनर्निवेशन सूचना के रूप में अग्रेसित की गई थी । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उपयोक्ताओं /उपयोक्ता संगठनों तथा भावी उपयोक्ताओं /सूचीबद्ध बोलीकर्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी अभ्युक्तियाँ प्रस्तुत की है ।

4. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, दिनांक 23 फरवरी 2011 के पत्र द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट को कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त जानकारी /स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था । कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उनके दिनांक 27 अप्रैल 2011 के पत्र द्वारा कुछ मुद्दों पर अपनी अनुक्रिया प्रस्तुत की है । उन्होंने शेष प्रश्नों के उत्तर संयुक्त सुनवाई के पश्चात प्रस्तुत किए हैं । हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न तथा कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए उत्तर अनुवर्ती पैराग्राफ में प्रस्तुत किए गए हैं ।

5. इस केस से संबंधित सयुक्त सुनवाई दिनांक 5 मई 2011 को कंडला पोर्ट टस्ट ( के पी टी ) में आयोजित की गई थी । कंडला पोर्ट टस्ट ने उसके प्रस्ताव का पावर पाइट प्रस्तुतोकरण किया । इस सयुक्त सुनवाई में कंडला पोर्ट टस्ट तथा संबंधित उपयोक्ताओं/संगठन निकायों/भावी उपयोक्ताओं/सूचीबद्ध बोलीकर्ताओं ने अपने निवेदन रखे ।

6. इस सयुक्त सुनवाई में कंडला पोर्ट टस्ट को निम्नलिखित मुद्रों पर अपनी अनुक्रिया प्रस्तुत करने का सुन्नाव दिया गया :

- (i). न्यूकि दिनांक 23 फरवरी 2011 के हमारे पत्र द्वारा उठाए गए प्रश्नों के संबंध में कंडला पोर्ट टस्ट द्वारा उनके दिनांक 27 अप्रैल 2011 के पत्र द्वारा दिए गए उत्तर अधूरे है अतः कंडला पोर्ट टस्ट से प्रश्नों के बारे में विस्तार से बताते हुए अपना उत्तर प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया ।
- (ii). कंडला पोर्ट टस्ट द्वारा प्रचालित की जानेवाली चल हार्बर क्रेनों के लिए भाड़ा प्रभारों के नियतन के लिए दाखिल किए गए उनके अन्य प्रस्ताव के साथ अपने प्रस्ताव का पुनः अवलोकन करें तथा दिनांक 19 मई 2011 तक परिशोधित प्रस्ताव दाखिल करें । कंडला पोर्ट टस्ट से अनुरोध किया गया कि वह इसके साथ ही संबंधित उपयोक्ताओं को इस सुन्नाव के साथ अपना प्रस्ताव परिचालित करे कि कि वे 7 दिनों के अंदर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत करें ।
- (iii). कंडला पोर्ट स्टीवडॉर्स संगठन तथा मेसर्स ए बी जी- एल डी ए ब्ल्क हेन्डलिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत की जानेवाली टिप्पणियों से संबंधित उनकी टिप्पणियों प्राप्त होने के बाद 7 दिनों के अंदर अपनी टिप्पणियों प्रस्तुत करें ।

7.1. सयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, सयुक्त कंडला पोर्ट टस्ट ने दिनांक 4 जून 2011 के पत्र संख्या.एफए/कॉस्ट/1272/563 द्वारा संबंधित उपयोक्ताओं/बोलीकर्ताओं को 7 दिनों के अंदर अपनी टिप्पणियों प्रस्तुत करने का सुन्नाव देते हुए परिशोधित प्रस्ताव परिचालित किया । हमने कंडला पोर्ट टस्ट के परिशोधित प्रस्ताव पर कंडला पोर्ट स्टीवडॉर्स ऐसोसिएशन (केपीएसए) के सिवाय अन्य किसी उपयोक्ताओं/बोलीकर्ताओं से कोई टिप्पणियों नहीं प्राप्त की है । के पी एस ए से प्राप्त टिप्पणियों की एक प्रति कंडला पोर्ट टस्ट को उनकी अभ्युक्तियाँ/राय देने हेतु प्रेषित की गई हैं । इस संबंध में कंडला पोर्ट टस्ट से कोई उत्तर नहीं प्राप्त हुआ है ।

7.2. कंडला पोर्ट टस्ट ने दिनांक 4 जून 2011 के अपने पत्र द्वारा सयुक्त सुनवाई में उठाए गए मुद्रों पर अपनी अनुक्रिया प्रस्तुत की है । पोर्ट ने दिनांक 23 फरवरी 2011 के हमारे पत्र द्वारा उठाए गए शेष प्रश्नों से संबंधित अपने उत्तर भी प्रस्तुत किए हैं । हमारे द्वारा उठाए गए तथा कंडला पोर्ट टस्ट के उत्तर नीचे विस्तृत रूप से नीचे सारणीबद्ध हैं:

क्रम. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट टस्ट
(i).	पोर्ट ने अनुलानक- I. के भाग के रूप में साध्यता रिपोर्ट का केवल सार ही प्रेषित किया है । पोर्ट को संपूर्ण साध्यता रिपोर्ट प्रेषित करने का अनुरोध किया जाता है ।	कंडला पोर्ट टस्ट ने साध्यता रिपोर्ट की एक संपूर्ण प्रति प्रस्तुत की है ।
(ii).	कंडला पोर्ट टस्ट ने 60 टन की 4 चल हार्बर क्रेनों (एम एच सी) को काम पर लगाने के लिए अद्यतन टैरिफ प्रस्तावित की है । इस संबंध में यह बताया जाता है कि वी ओ सी पी टी द्वारा घाटों के यंत्रीकरण हेतु अद्यतन टैरिफ के नियतन के लिए दाखिल किए गए उस प्रस्ताव के संदर्भ में जिसमें विभिन्न क्षमता की दो एम एच सी को काम पर लगाना समाविष्ट था, प्राथिकरण ने दिनांक 23 फरवरी 2010 आदेश सं.टैम्प/16/2010-टीपीटी द्वारा 100 टन क्षमता की मानक क्षमतावाली क्रेन के लिए अद्यतन टैरिफ निर्धारित किया और यह ध्यान रखने के लिए क्रेन के निषादान से जोड़ते हुए टैरिफ निर्धारित किया कि क्या एम एच सी की मानक क्षमता की सीमा से सेवा संभरको द्वारा काम पर लगाई गई क्रेनों की वास्तविक क्षमता	इसमें एक परियोजना से दूसरे में अंतर होता है और 100 टन क्षमता की क्रेन टैरिफ को एक मानक के रूप में लेना संभव नहीं है । बाजार में विविध प्रकार की क्रेनें उपलब्ध हैं अतः वह विशिष्ट परियोजना के अनुरूप होनी चाहिए ।

	मेरे कोई अंतर है।											
(iii).	<u>अधिकतम क्षमता:</u>											
	(क). 60 टन चल हार्बर क्रेन (एम एच सी)का संचलन प्रति 30 घंटा 30 मानने के आधार स्पष्ट करें।	संचलनों की संख्या विविध घटकों जैसे कि नौभार की घनता, जलयान के प्रकार, क्रेन ड्राइवर की निपुणता, वह कोण जिस पर भारण तथा अभारण हो रहा है, हैच का आकार, रिक्तिकरण दर, घाट की लंबाई आदि पर निर्भर करती है। सामान्यतया यह देखा गया है कि कन्टेनर सहित शुक्त नौभार के लिए 63 टन / 64 टन की सीमा की क्रेनों के लिए सैद्धांतिक संचलन प्रति घंटा 35 संचलन से कम है। अतः उक्त बताए गए विविध घटकों को देखते हुए 30 संचलन प्रति घंटा मान लिया गया है।										
	(ख). प्रत्येक संचलन हेतु एम एच सी की भार क्षमता 18 टनों पर पहुंचने के लिए एम एच सी क्षमता पर 30% लगाने अर्थात् $60 \text{ टन} \times 0.30$ के आधार को स्पष्ट करें।	जहाँ तक 0.3 घटक का संबंध है पोर्ट 18 एम <sup>3</sup> ग्रेब क्षमता युक्त 2 एम एच सी खरीद रहा है। यदि हम औसत घनता 1 (एक), मानते हैं तो यह प्रत्येक संचलन पर 18 टन आएगा। यदि क्रेन 60 टन की है तो 18 टन के लिए 0.3 घटक आता है।										
	(ग). एक बहुदेशीय नौभार प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में शुक्त थोक नौभार अर्थात् कोयला, चूना पत्थर आदि के प्रहस्तन के लिए 20 टन क्षमता की 3 लिफिंग क्रेनों के लिए उत्पादकता का मानक प्रति दिन 10000 टन निर्धारित है। यदि उत्पादकता के उसी स्तर को तीन लिफिंग क्रेन क्षमता का कुल योग माना जाए तो भी वह 60 टन होता है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा शुक्त थोक नौभार के लिए 540 टन / घंटा उत्पादकता की तुलना में प्रति घंटा उत्पादकता 595 टन होगा (अर्थात् $10000 \text{ टन} / \text{दिवस} \times 16.8 \text{ घंटे} \times (24 \times 0.7)$ )। इस्पात तथा थैलाबंद नौभार एवं अन्य नौभार के लिए पोर्ट ने शुक्त बल्क नौभार के लिए अधिकतम क्षमता तक पहुंचते हुए प्राप्त उत्पादकता का 53.33% तथा 33.33% तक माना है।	वर्ष 2008, की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित प्रहस्तन मानकों के अनुसार शुक्त थोक, इस्पात व थैलाबंद नौभार तथा ब्रेक बल्क नौभार का अनुपात 1:0.53:0.33 है। चार क्रेनों की अधिकतम नौभार प्रहस्तन क्षमता निम्नवत् है :										
		<table border="1"> <tr> <td>क्रेनों की संख्या</td> <td>60टन की चल हार्बर क्रेन, संख्या- 4</td> </tr> <tr> <td>बल्क नौभार के लिए / प्रहस्तन दर/दिवस</td> <td>(4 क्रेन) * (60 * 0.3 टन / संचलन) * (30 संचलन/घण्टा) * (24 एक दिन में घण्टे) * 0.7 = 36,288 टन / दिवस</td> </tr> <tr> <td>इस्पात तथा थैलाबंद नौभार के लिए प्रहस्तन दर / दिवस</td> <td>36,288 टनों का 53% = 19233 टन / दिवस</td> </tr> <tr> <td>इमारती लकड़ी के लद्दाके लिए प्रहस्तन दर / दिवस = संभाले जानेवाले नौभार का प्रतिशत</td> <td>36,288 का 33.3% = 12084 टन / दिवस</td> </tr> <tr> <td>नौभार का शेयर थोक नौभार इस्पात तथा थैलाबंद नौभार इमारती लकड़ी के लद्दा</td> <td>60% 30% 10%</td> </tr> </table>	क्रेनों की संख्या	60टन की चल हार्बर क्रेन, संख्या- 4	बल्क नौभार के लिए / प्रहस्तन दर/दिवस	(4 क्रेन) * (60 * 0.3 टन / संचलन) * (30 संचलन/घण्टा) * (24 एक दिन में घण्टे) * 0.7 = 36,288 टन / दिवस	इस्पात तथा थैलाबंद नौभार के लिए प्रहस्तन दर / दिवस	36,288 टनों का 53% = 19233 टन / दिवस	इमारती लकड़ी के लद्दाके लिए प्रहस्तन दर / दिवस = संभाले जानेवाले नौभार का प्रतिशत	36,288 का 33.3% = 12084 टन / दिवस	नौभार का शेयर थोक नौभार इस्पात तथा थैलाबंद नौभार इमारती लकड़ी के लद्दा	60% 30% 10%
क्रेनों की संख्या	60टन की चल हार्बर क्रेन, संख्या- 4											
बल्क नौभार के लिए / प्रहस्तन दर/दिवस	(4 क्रेन) * (60 * 0.3 टन / संचलन) * (30 संचलन/घण्टा) * (24 एक दिन में घण्टे) * 0.7 = 36,288 टन / दिवस											
इस्पात तथा थैलाबंद नौभार के लिए प्रहस्तन दर / दिवस	36,288 टनों का 53% = 19233 टन / दिवस											
इमारती लकड़ी के लद्दाके लिए प्रहस्तन दर / दिवस = संभाले जानेवाले नौभार का प्रतिशत	36,288 का 33.3% = 12084 टन / दिवस											
नौभार का शेयर थोक नौभार इस्पात तथा थैलाबंद नौभार इमारती लकड़ी के लद्दा	60% 30% 10%											
	मेरे कोई अंतर है।											
(iii).	<u>अधिकतम क्षमता:</u>											
	(क). 60 टन चल हार्बर क्रेन (एम एच सी)का संचलन प्रति 30 घंटा 30 मानने के आधार स्पष्ट करें।	संचलनों की संख्या विविध घटकों जैसे कि नौभार की घनता, जलयान के प्रकार, क्रेन ड्राइवर की निपुणता, वह कोण जिस पर भारण तथा अभारण हो रहा है, हैच का आकार, रिक्तिकरण दर, घाट की लंबाई आदि पर निर्भर करती है। सामान्यतया यह देखा गया है कि कन्टेनर सहित शुक्त नौभार के लिए 63 टन / 64 टन की सीमा की क्रेनों के लिए सैद्धांतिक संचलन प्रति घंटा 35 संचलन से कम है। अतः उक्त बताए गए विविध घटकों को देखते हुए 30 संचलन प्रति घंटा मान लिया गया है।										
	(ख). प्रत्येक संचलन हेतु एम एच सी की भार क्षमता 18 टनों पर पहुंचने के लिए एम एच सी क्षमता पर 30% लगाने अर्थात् $60 \text{ टन} \times 0.30$ के आधार को स्पष्ट करें।	जहाँ तक 0.3 घटक का संबंध है पोर्ट 18 एम <sup>3</sup> ग्रेब क्षमता युक्त 2 एम एच सी खरीद रहा है। यदि हम औसत घनता 1 (एक), मानते हैं तो यह प्रत्येक संचलन पर 18 टन आएगा। यदि क्रेन 60 टन की है तो 18 टन के लिए 0.3 घटक आता है।										
	(ग). एक बहुदेशीय नौभार प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में शुक्त थोक नौभार अर्थात् कोयला, चूना पत्थर आदि के प्रहस्तन के लिए 20 टन क्षमता की 3 लिफिंग क्रेनों के लिए उत्पादकता का मानक प्रति दिन 10000 टन निर्धारित है। यदि उत्पादकता के उसी स्तर को तीन लिफिंग क्रेन क्षमता का कुल योग माना जाए तो भी वह 60 टन होता है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा शुक्त थोक नौभार के लिए 540 टन / घंटा उत्पादकता की तुलना में प्रति घंटा उत्पादकता 595 टन होगा (अर्थात् $10000 \text{ टन} / \text{दिवस} \times 16.8 \text{ घंटे} \times (24 \times 0.7)$ )। इस्पात तथा थैलाबंद नौभार एवं अन्य नौभार के लिए पोर्ट ने शुक्त बल्क नौभार के लिए अधिकतम क्षमता तक पहुंचते हुए प्राप्त उत्पादकता का 53.33% तथा 33.33% तक माना है।	वर्ष 2008, की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित प्रहस्तन मानकों के अनुसार शुक्त थोक, इस्पात व थैलाबंद नौभार तथा ब्रेक बल्क नौभार का अनुपात 1:0.53:0.33 है। चार क्रेनों की अधिकतम नौभार प्रहस्तन क्षमता निम्नवत् है :										
		<table border="1"> <tr> <td>क्रेनों की संख्या</td> <td>60टन की चल हार्बर क्रेन, संख्या- 4</td> </tr> <tr> <td>बल्क नौभार के लिए / प्रहस्तन दर/दिवस</td> <td>(4 क्रेन) * (60 * 0.3 टन / संचलन) * (30 संचलन/घण्टा) * (24 एक दिन में घण्टे) * 0.7 = 36,288 टन / दिवस</td> </tr> <tr> <td>इस्पात तथा थैलाबंद नौभार के लिए प्रहस्तन दर / दिवस</td> <td>36,288 टनों का 53% = 19233 टन / दिवस</td> </tr> <tr> <td>इमारती लकड़ी के लद्दाके लिए प्रहस्तन दर / दिवस = संभाले जानेवाले नौभार का प्रतिशत</td> <td>36,288 का 33.3% = 12084 टन / दिवस</td> </tr> <tr> <td>नौभार का शेयर थोक नौभार इस्पात तथा थैलाबंद नौभार इमारती लकड़ी के लद्दा</td> <td>60% 30% 10%</td> </tr> </table>	क्रेनों की संख्या	60टन की चल हार्बर क्रेन, संख्या- 4	बल्क नौभार के लिए / प्रहस्तन दर/दिवस	(4 क्रेन) * (60 * 0.3 टन / संचलन) * (30 संचलन/घण्टा) * (24 एक दिन में घण्टे) * 0.7 = 36,288 टन / दिवस	इस्पात तथा थैलाबंद नौभार के लिए प्रहस्तन दर / दिवस	36,288 टनों का 53% = 19233 टन / दिवस	इमारती लकड़ी के लद्दाके लिए प्रहस्तन दर / दिवस = संभाले जानेवाले नौभार का प्रतिशत	36,288 का 33.3% = 12084 टन / दिवस	नौभार का शेयर थोक नौभार इस्पात तथा थैलाबंद नौभार इमारती लकड़ी के लद्दा	60% 30% 10%
क्रेनों की संख्या	60टन की चल हार्बर क्रेन, संख्या- 4											
बल्क नौभार के लिए / प्रहस्तन दर/दिवस	(4 क्रेन) * (60 * 0.3 टन / संचलन) * (30 संचलन/घण्टा) * (24 एक दिन में घण्टे) * 0.7 = 36,288 टन / दिवस											
इस्पात तथा थैलाबंद नौभार के लिए प्रहस्तन दर / दिवस	36,288 टनों का 53% = 19233 टन / दिवस											
इमारती लकड़ी के लद्दाके लिए प्रहस्तन दर / दिवस = संभाले जानेवाले नौभार का प्रतिशत	36,288 का 33.3% = 12084 टन / दिवस											
नौभार का शेयर थोक नौभार इस्पात तथा थैलाबंद नौभार इमारती लकड़ी के लद्दा	60% 30% 10%											

		<p>क्रेनों की अधिकतम क्षमता</p> $365 * 0.7 * (0.6 * 36288 + 0.3 * 19233 + 0.1 * 12084) = 7.35$ <p>मिलियन एमटी</p>									
		<p>टिप्पणी : क्रेनों द्वारा संभाले जानेवाले नौभार का प्रतिशत कंडला पोर्ट पर भूतकाल में संभाले गए शुरू नौभार पर आधारित था।</p> <p>जैसा कि उक्त सारणी से देखा जा सकता है कि चार क्रेनों ने प्रति वर्ष 7.35 मिलियन मेट्रिक टनों तक अधिकतम क्षमता हासिल की। चूंकि चल हार्बर क्रेनों की क्षमता का परिकलन करने की मार्गदर्शिकाएँ उपलब्ध नहीं हैं, हमने चल हार्बर क्रेनों की अधिकतम क्षमता का परिकलन करने के लिए एक वैज्ञानिक तरीका सूत्रबद्ध करने की कोशिश की है। किन्तु, यदि टैम्प अंगीकृत प्रणाली पर कोई सप्रेक्षण/संशोधन उपलब्ध कराता है तो प्रस्ताव में उचित परिवर्तन किए जाएंगे।</p>									
	(घ).	<p>इस संबंध में यह नोट किया जाए कि पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीटी), द्वारा हासिल किए गए पर 100 टन एम एच सी के निष्पादन के आधार पर 100 टन एम एच सी को 12500 टन/दिवस ध्यान में रखा गया। ब्रेक बल्क नौभार तथा अन्य नौभार के संदर्भ में प्रहस्तन दर मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों से 50% अधिक ध्यान में रखी गई थी।</p>									
	(च)	<p>वर्तमान समय में पोर्ट द्वारा लैनाल किए गए चल हार्बर क्रेनों, यदि कोई हो तो, उसका टन/दिवस से संबंधित विगत तीन वर्षों अर्थात् 2008-09 से 2010-11 तक के नौभार-वार (शुरू क्षेत्र नौभार, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार और अन्य नौभार) औसत उत्पादन का ब्यौरा प्रस्तुत करें।</p> <p>कंडला पोर्ट के पास कोई चल हार्बर क्रेन नहीं है। फिर भी पोर्ट ने एक प्रायवेट पंजीकृत नौभरक को शुरू गोदी संख्या 10 के निकट 100 मेट्रिक टन के दो चल हार्बर क्रेनों की संस्थापित करने की अनुमति दी है। इस नौभरक को केवल उसी शुरू नौभार का प्रहस्तन करने की अनुमति होगी जिसके नौभरण कार्य निष्पादन हेतु उसे नहिं किया गया है। इन क्रेनों के "कार्य पर लगाने के समय" तथा प्रत्येक जहाज के मद्दे इन क्रेनों द्वारा संभाले गए नौभार टनभार पर आधारित 2008-09 से 2010-11 तक प्रत्येक तीन वर्षों के लिए तीन प्रवर्गों में से प्रत्येक का अर्थात् शुरू क्षेत्र नौभार, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार तथा लकड़ी के लड्डे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार से संबंधित औसत उत्पादन किया गया और इन तीन वर्षों का औसत समेकित किया गया। इन तीन वर्षों का परिकलित औसत (दोनों चल हार्बर क्रेनों से संबंधित) यह दर्शाता है कि, टनों/दिन में औसत उत्पादन निम्नवत् है :-</p> <table border="1"> <tr> <td>शुरू क्षेत्र</td> <td>:</td> <td>9850 एमटीएस</td> </tr> <tr> <td>इस्पात तथा थैलाबंद नौभार</td> <td>:</td> <td>5152 एमटीएस</td> </tr> <tr> <td>लकड़ी के लड्डे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार</td> <td>:</td> <td>2459 एमटीएस</td> </tr> </table>	शुरू क्षेत्र	:	9850 एमटीएस	इस्पात तथा थैलाबंद नौभार	:	5152 एमटीएस	लकड़ी के लड्डे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार	:	2459 एमटीएस
शुरू क्षेत्र	:	9850 एमटीएस									
इस्पात तथा थैलाबंद नौभार	:	5152 एमटीएस									
लकड़ी के लड्डे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार	:	2459 एमटीएस									
(iv).	यूंजीगत लागत										
	(क).	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट यह संपुष्टि करे कि चल हार्बर क्रेन की यूंजीगत लागत वर्तमान बाजार दर पर आधारित है तथा इसके समर्थन आपूर्तिकर्ताओं के कोटेशन की प्रतियाँ प्रस्तुत की गई हैं।</p>									
		<p>क्रेनों की अधिकतम क्षमता</p> $365 * 0.7 * (0.6 * 36288 + 0.3 * 19233 + 0.1 * 12084) = 7.35$ <p>मिलियन एमटी</p>									
		<p>टिप्पणी : क्रेनों द्वारा संभाले जानेवाले नौभार का प्रतिशत कंडला पोर्ट पर भूतकाल में संभाले गए शुरू नौभार पर आधारित था।</p> <p>जैसा कि उक्त सारणी से देखा जा सकता है कि चार क्रेनों ने प्रति वर्ष 7.35 मिलियन मेट्रिक टनों तक अधिकतम क्षमता हासिल की। चूंकि चल हार्बर क्रेनों की क्षमता का परिकलन करने की मार्गदर्शिकाएँ उपलब्ध नहीं हैं, हमने चल हार्बर क्रेनों की अधिकतम क्षमता का परिकलन करने के लिए एक वैज्ञानिक तरीका सूत्रबद्ध करने की कोशिश की है। किन्तु, यदि टैम्प अंगीकृत प्रणाली पर कोई सप्रेक्षण/संशोधन उपलब्ध कराता है तो प्रस्ताव में उचित परिवर्तन किए जाएंगे।</p>									
	(घ).	<p>इस संबंध में यह नोट किया जाए कि पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीटी), द्वारा हासिल किए गए पर 100 टन एम एच सी के निष्पादन के आधार पर 100 टन एम एच सी को 12500 टन/दिवस ध्यान में रखा गया। ब्रेक बल्क नौभार तथा अन्य नौभार के संदर्भ में प्रहस्तन दर मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों से 50% अधिक ध्यान में रखी गई थी।</p>									
	(च)	<p>वर्तमान समय में पोर्ट द्वारा लैनाल किए गए चल हार्बर क्रेनों, यदि कोई हो तो, उसका टन/दिवस से संबंधित विगत तीन वर्षों अर्थात् 2008-09 से 2010-11 तक के नौभार-वार (शुरू क्षेत्र नौभार, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार और अन्य नौभार) औसत उत्पादन का ब्यौरा प्रस्तुत करें।</p> <p>कंडला पोर्ट के पास कोई चल हार्बर क्रेन नहीं है। फिर भी पोर्ट ने एक प्रायवेट पंजीकृत नौभरक को शुरू गोदी संख्या 10 के निकट 100 मेट्रिक टन के दो चल हार्बर क्रेनों की संस्थापित करने की अनुमति दी है। इस नौभरक को केवल उसी शुरू नौभार का प्रहस्तन करने की अनुमति होगी जिसके नौभरण कार्य निष्पादन हेतु उसे नहिं किया गया है। इन क्रेनों के "कार्य पर लगाने के समय" तथा प्रत्येक जहाज के मद्दे इन क्रेनों द्वारा संभाले गए नौभार टनभार पर आधारित 2008-09 से 2010-11 तक प्रत्येक तीन वर्षों के लिए तीन प्रवर्गों में से प्रत्येक का अर्थात् शुरू क्षेत्र नौभार, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार तथा लकड़ी के लड्डे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार से संबंधित औसत उत्पादन किया गया और इन तीन वर्षों का औसत समेकित किया गया। इन तीन वर्षों का परिकलित औसत (दोनों चल हार्बर क्रेनों से संबंधित) यह दर्शाता है कि, टनों/दिन में औसत उत्पादन निम्नवत् है :-</p> <table border="1"> <tr> <td>शुरू क्षेत्र</td> <td>:</td> <td>9850 एमटीएस</td> </tr> <tr> <td>इस्पात तथा थैलाबंद नौभार</td> <td>:</td> <td>5152 एमटीएस</td> </tr> <tr> <td>लकड़ी के लड्डे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार</td> <td>:</td> <td>2459 एमटीएस</td> </tr> </table>	शुरू क्षेत्र	:	9850 एमटीएस	इस्पात तथा थैलाबंद नौभार	:	5152 एमटीएस	लकड़ी के लड्डे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार	:	2459 एमटीएस
शुरू क्षेत्र	:	9850 एमटीएस									
इस्पात तथा थैलाबंद नौभार	:	5152 एमटीएस									
लकड़ी के लड्डे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार	:	2459 एमटीएस									
(iv).	यूंजीगत लागत										
	(क).	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट यह संपुष्टि करे कि चल हार्बर क्रेन की यूंजीगत लागत वर्तमान बाजार दर पर आधारित है तथा इसके समर्थन आपूर्तिकर्ताओं के कोटेशन की प्रतियाँ प्रस्तुत की गई हैं।</p>									

	में दस्तावेज प्रस्तुत किए जाएँ।	
	(ख). यदि चल हार्बर क्रेन का आयात किया जाना प्रस्तावित हो तो तत्संबंधी वर्तमान विनियम दर को प्रतिबित करने के आशय से पूँजीगत लागत के प्राक्कलन हेतु अपनाए गए विनियम दर को अद्यतन किया जाए। कृपया परिकलन में अपनाए गए विनियम दर को दर्शाया जाए।	रु. 80.60 करोड़ की पूँजीगत लागत का परिकलन करने हेतु प्रति यूरो 67.33 का विनियम दर रखा गया है। तथापि, इस समय यूरो की दर में परिवर्तन / समावेश करना संभव नहीं है क्योंकि हमने परियोजना लागत पहले ही स्थिर कर दी है और आर.एफ.ब्यू.दस्तावेज चालू कर दिए हैं।
	(ग). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने चल हार्बर क्रेन की पूँजीगत लागत के प्राक्कलन हेतु पूँजीगत लागत का 3% आकस्मिक व्यय तथा स्थापना संबंधी लागत के मध्ये कुल पूँजीगत लागत का 2% उपर्युक्त किया है। कृपया पूँजीगत लागत के प्राक्कलन में किए गए इन प्रावधानों का प्रयोजन बताएँ।	परिभाषित मार्गदर्शकाओं के अनुसार आकस्मिक लागत तथा स्थापना-लागत में 5% विविध लागत शामिल हो जाते हैं। आईडीसी तथा अन्य प्रभार लागत के अंश हैं।
(v).	प्रधालन लागत :	
	(क). 32 लीटर/प्रति घंटे की ईंधन-खपत का आधार स्पष्ट करते हुए पोर्ट में प्रचलित हो रहे समान क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन हेतु ईंधन की वास्तविक खपत अथवा उपस्कर के निर्माणकर्ताओं के विनिर्देशों के संदर्भ में उसका औचित्य प्रस्तुत किया जाए।	निर्माणकर्ता के मैनुअल के अनुसार 60 टनवाली चल क्रेन संबंधी 4800 लीटर ईंधन की टंकी 150 घंटे तक चलती है जो लगभग 32 लीटर प्रति घंटे ईंधन खपत दर दर्शाता है।
	(ख). यह संपुष्टि करें कि अपनाया गया ईंधन दर ही वर्तमान दर है तथा नए बिल की एक प्रति द्वारा इसे प्रमाणित किया जाए।	(कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने संशोधित अद्यतन टैरिफ परिकलन में 33.3 लीटर प्रति घंटे तक ईंधन खपत दर दर्शाता है)।
	(ग). यह संपुष्टि करें कि प्राक्कलन में विवेचित अनुज्ञित शुल्क वर्तमान दर-मान के अनुरूप है तथा कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दर-मान से तत्संबंधी संदर्भ प्रस्तुत करें।	रु. 41.006 प्रति लीटर का ईंधन दर मैसर्स आइओसी लिमिटेड के दिनांक 26 अप्रैल, 2011 के पत्र पर आधारित है। तथापि, रु.42.11 प्रति लीटर (15.05.2001 तक) ईंधन दर पर विचार किया गया है।
		जब जनवरी, 2011 में यह प्रस्ताव किया गया तब अनुज्ञित शुल्क के परिकलन हेतु उस समय लागू दर-मान पर विचार किया गया, जो प्रतिमाह 210.00 प्रति 10 वर्ग मीटर अथवा उसके हिस्से के बराबर है। तथापि, दिनांक 18.2.2011 को कंडला पोर्ट ट्रस्ट के सामान्य टैरिफ संशोधन संबंधी टैम्प के अनुमोदन के पश्चात् वर्तमान दर-मान में निर्धारित दर प्रतिमाह 252.00 प्रति 10 वर्ग मीटर अथवा उसके हिस्से के बराबर है।
		(फिर भी संशोधित अद्यतन टैरिफ के परिकलन में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने 216/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रतिमाह की दर पर विचार किया है।)
(vi).	(क). चल हार्बर क्रेन की नौभार क्षमता के 10% को बतौर तटीय तथा नौभार क्षमता के 90% को बतौर विदेशी मानने का आधार प्रस्तुत किया जाए।	कंडला पोर्ट ट्रस्ट के नौभार संबंधी ऑकड़ों के अनुसार।
	(ख). कृपया गत तीन वर्ष अर्थात् 2008-09 से 2010-11 तक प्रत्येक प्रकार के नौभार अर्थात् शुष्क थोक नौभार, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार हेतु संप्रति कार्य पर लगाई गई चल हार्बर क्रेन द्वारा पोर्ट के घाटों पर संभाले गए विदेशी तथा तटीय नौभार से संबंधित अनुपात प्रस्तुत किया जाए।	जैसा कि उपर क्रमांक (iii) (च) में उल्लिखित है, पंजीकृत नौभरक ने कंडला पोर्ट पर अपने दो चल हार्बर क्रेनों द्वारा प्रहस्तन किए गए नौभार से संबंधित जलयान-वार जानकारी प्रस्तुत की है। इस जानकारी के आधार पर शुष्क नौभार के तीन प्रवर्गों अर्थात् शुष्क थोक, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार तथा लकड़ी के लड्डे/अन्य ब्रेक बल्क नौभार हेतु इन चल हार्बर क्रेनों के द्वारा पोर्ट के घाटों पर संभाले गए विदेशी तथा तटीय नौभार के पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2008-09, 2009-10 तथा 2010-11, का अनुपात तथा इन वर्षों का औसत भी समाविष्ट किया गया है।
		दोनों चल हार्बर क्रेनों को मिलाकर इन तीन वर्षों का परिकलित

		औसत दर्शाता है कि तीन शुक्र नौभार प्रवर्ग के प्रत्येक से संबंधित तटीय तथा विदेशी नौभार के अनुपात निम्नानुसार हैं :									
		<table border="1"> <tr> <td>शुक्र थोक</td> <td>:</td> <td>तटीय- 1%, विदेशी- 99%</td> </tr> <tr> <td>इस्पात तथा थेलाबंद नौभार</td> <td>:</td> <td>तटीय- 8%, विदेशी- 92%</td> </tr> <tr> <td>लकड़ी के लड्डे / अन्य ब्रेक बल्क नौभार</td> <td>:</td> <td>तटीय- 0%, विदेशी- 100%</td> </tr> </table>	शुक्र थोक	:	तटीय- 1%, विदेशी- 99%	इस्पात तथा थेलाबंद नौभार	:	तटीय- 8%, विदेशी- 92%	लकड़ी के लड्डे / अन्य ब्रेक बल्क नौभार	:	तटीय- 0%, विदेशी- 100%
शुक्र थोक	:	तटीय- 1%, विदेशी- 99%									
इस्पात तथा थेलाबंद नौभार	:	तटीय- 8%, विदेशी- 92%									
लकड़ी के लड्डे / अन्य ब्रेक बल्क नौभार	:	तटीय- 0%, विदेशी- 100%									
(vii).	पोर्ट को सलाह दी जाती है कि योजना को शासित करने वाली शर्तों सहित विभिन्न नौभार समूहों के लिए निष्पादन से जुड़ी टैरिफ़—योजना का प्रस्ताव प्रस्तुत करे। इस प्रयोजनार्थ बीओसीपीटी के मामले में अपनाए गए अधिगम का हवाला लिया जाए तथा यदि आवश्यक हो तो पोर्ट प्रचालन में तत्संबंधी अनुभव के आधार पर अपने मामले में समुचित परिवर्तन कर लिया जाए। निष्पादन से जुड़े प्रस्तावित टैरिफ़ (संभावित) हेतु अपनाए गए आधार को स्पष्ट किया जाए।	प्रारंभ में निष्पादन पर आधारित टैरिफ़ का प्रस्ताव नहीं किया गया क्योंकि कंडला पोर्ट ट्रस्ट के 7वें तथा 8वें घाट पर पहले से ही अन्य क्रेनों नौभारों का प्रहस्तन कर रही थीं। तथापि, इस प्रश्न के बारे में बताते हुए कंडला पोर्ट ने निष्पादन पर आधारित टैरिफ़ का प्रस्ताव रखा है तथा दरों के मान के प्रारूप में भी इसे सम्भाविष्ट किया है।									
(viii).	कंडला पोर्ट ने पीपीपी के आधार पर विकसित किए जाने वाले यंत्रीकरण सुविधा से संबंधित प्रस्तावित दर-मान अग्रेष्ट नहीं किया है। पोर्ट से अनुरोध है कि वह इस पत्र में वर्णित बीओसीपीटी से संबंधी अद्यतन मामले के निर्धारण को ध्यान में रखकर कुछ साधारण निबंधन एवं सामान्य शर्तों की परिभाषा को समाविष्ट करते हुए प्रस्तावित दर-मान का प्रारूप अग्रेष्ट करें।	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दरों के मान से संबंधित प्रारूप प्रस्तुत किया है।									

7.4. कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रचालित किए जाने वाले चल हार्बर क्रेनों के किराया प्रभार का निर्धारण करने से संबंधित अपने अन्य प्रस्ताव के साथ-साथ अपने प्रस्ताव का पुनरावलोकन करने से संबंधित संयुक्त सुनवाई के दौरान ध्यान में लाए गए बिंदुओं के संदर्भ में पोर्ट ने निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किए हैं :

- पोर्ट द्वारा प्रचालित किए जाने वाले अधिकतम ध्वनियुक्त प्रस्तावित चल हार्बर क्रेनों के लिए तथा बीओटी प्रचालक हेतु विभिन्न टैरिफ़ को उचित ठहराने का प्रश्न ही नहीं उठता क्योंकि टैम्प में पोर्ट के स्वामित्व वाले क्रेनों के लिए प्रस्तावित टैरिफ़ - दो चल हार्बर क्रेनों से संबंधित मैसर्स इटालगू एसआरएल, इटली से संबंधित आदेशों पर आधारित हैं। जबकि बीओटी प्रचालक द्वारा तैनात किए जाने वाले चल हार्बर क्रेनों की पूंजीगत लागत गॉटवाल्ड लिभर, आदि जैसे चल हार्बर क्रेन के विभिन्न आपूर्तिकर्ताओं द्वारा दिए गए कोटेशनों के आधार पर ही निकाली जाती है।
- ईधन तेल की खपत गॉटवाल्ड, लिभर, इटालगू आदि जैसे चल हार्बर क्रेनों के विभिन्न निर्माणकर्ताओं द्वारा दिए गए आँकड़ों पर आधारित होती है। यह बीओटी प्रचालक द्वारा लाई जानेवाली क्रेन की बनावट पर निर्भर होती है तथा विभिन्न उपस्कर संबंधी विशिष्टता की औसत ईधन खपत को देखा जा सकता है।

7.5. प्रश्नों का उत्तर प्रस्तुत करते हुए कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने संयुक्त सुनवाई के दौरान हुई चर्चा के आधार पर अद्यतन टैरिफ़ निर्धारण हेतु संशोधित प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए मुख्य बिन्दु / संशोधन नीचे दिए गए हैं :-

- पोर्ट ने ईधन-दर के पूर्व विवेचित 40/- प्रति लीटर की तुलना में 42.11 प्रति लीटर तक अद्यतन किया है। पोर्ट ने चल हार्बर क्रेनों हेतु ईधन की खपत को भी पूर्व विवेचित 32 लीटर प्रति घंटे को 33.3 लीटर प्रति घंटे तक संशोधित किया है।

(ii). प्रशिकरण द्वारा जारी आदेश सं. टैम्प./61/2009-के पीटी दिनांक 18 जनवरी, 2011 में अनुमोदित पोर्ट के दर मान में निर्धारित खुले स्थान (पक्का प्लॉट) पर 180 दिनों से अधिक सामान्य नौभार के भंडारण हेतु लागू 2.16 प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह की इकाई दर को अपनाते हुए अनुशासित शुल्क के प्रावक्तव्य का भी पोर्ट ने अद्यतन किया है।

(iii). उपर्युक्त परिवर्तन के पश्चात् संशोधित राजस्व संबंधी आवश्यकता तथा पोर्ट द्वारा संशोधित प्रस्तावित दरों निम्नवत् हैं:-

(क). संशोधित राजस्व संबंधी आवश्यकता :

क्रम सं.	विवरण	राशि (रु.लाखों में)
1.	परिचालन लागत	1946.61
2.	नियोजित पूँजी पर प्रतिसाध	1289.70
3.	चार चल हार्डर केनो से कुल प्रशिक्षित राजस्व संबंधी आवश्यकता	3236.31

(ख). संशोधित प्रस्तावित दरों :

(प्रति टन )

विवरण	विदेशी नौभार	तटीय नौभार
शुल्क थोक नौभार	39.02	23.41
इस्पात तथा थेलाबंद नौभार	73.16	43.90
अन्य लकड़ी के लड्डों सहित अन्य थोक थोक नौभार	117.05	70.23

(iv). केंद्रीय ट्रस्ट ने कुशलता से जुड़ी ईरिफ (ईएलटी) के साथ-साथ दरों के मान का प्रारूप भी प्रस्तुत किया है। पोर्ट द्वारा विभिन्न प्रकार के नौभार हेतु प्रस्तुत की गई ईएलटी निम्नवत् है :-

(क). शुल्क थोक नौभार:

एक टेन हेतु वैमिक औसत निष्पादन (वैमिक टन में )	प्रति टन अधिकतम दर ( निम्न में )	
	विदेशी	तटीय
7072-8071	35.12	21.07
8072-9071	37.07	22.24
9072	39.02	23.41
9073-10072	40.97	24.58
10073-11072	42.92	25.75

टिप्पणी: जैसा कि ऊपर दर्शाया गया है, बढ़ती हुई अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए पहले हजार टनों हेतु मूल दर में 105% तक वृद्धि की गई तथा दूसरे हजार टनों के लिए मूल दर में 110% की वृद्धि की गई। 11,072 टनों से अधिक हेतु दरों के परिकलन में भी यही पद्धति अपनाई जानी है। उसी प्रकार मूल दर से कम 1000 टनों के निष्पादन से संबंधित अधिकतम दरों का परिकलन मूल दर के 95% पर किया जाता है तथा मूल दर से कम अगले 1000 टन का परिकलन मूल दर के 90% पर किया जाता है। 6072 टन से नीचे होने वाले निष्पादन का परिकलन तदनुसार मूल दर को घटाकर किया जाता है।

(ख). इस्पात तथा थेलाबंद नौभार हेतु :

एक टेन हेतु वैमिक औसत निष्पादन	प्रति टन अधिकतम दर ( निम्न में )
--------------------------------	----------------------------------

(मैट्रिक टन वे)	विदेशी	विदेशी
2838-3837	65.85	39.51
3838-4837	69.51	41.76
4838	73.36	45.96
4839-5838	76.82	46.09
5839-6838	80.48	48.29

**टिप्पणी:** जैसा कि ऊपर दर्शाया गया है, बढ़ती हुई अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए पहले हजार टनों हेतु मूल दर में 103% तक वृद्धि की गई तथा दूसरे हजार टनों के लिए मूल दर में 110% की वृद्धि की गई। 6838 टनों से अधिक हेतु दरों के परिकलन में यही पद्धति अपनाई जानी है। उसी प्रकार मूल दर से कम 1000 टनों के निष्पादन से संबंधित अधिकतम दरों का परिकलन मूल दर के 95% पर किया जाता है तथा न्यून दर से कम अगले 1000 टन का परिकलन मूल दर के 90% पर किया जाता है। 2805 टन से नीचे होने वाले निष्पादन का परिकलन तदनुसार मूल दर की घटावकर नियम जाता है।

(ग). लकड़ी के लद्दों सहित अन्य ब्रेक बल्क नीभार :

एक ब्रेक हेतु देशिक अंतर्राष्ट्रीय नियम	प्रति टन अंतर्राष्ट्रीय दर (रुपये)	
	विदेशी	विदेशी
1024-2023	105.33	65.21
2024-3023	111.20	66.72
3024	117.65	70.35
3025-4024	122.91	73.74
4025-5024	128.76	77.26

**टिप्पणी:** जैसा कि ऊपर दर्शाया गया है, बढ़ती हुई अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए पहले हजार टनों हेतु मूल दर में 105% तक वृद्धि की गई तथा दूसरे हजार टनों के लिए मूल दर में 110% की वृद्धि की गई। 5024 टनों से अधिक हेतु दरों के परिकलन में यही पद्धति अपनाई जाएगी। उसी प्रकार मूल दर से कम 1000 टनों के निष्पादन से संबंधित अधिकतम दरों का परिकलन मूल दर के 95% पर किया जाता है तथा न्यून दर से कम अगले 1000 टन का परिकलन मूल दर के 90% पर किया जाता है। 1024 टन से नीचे होने वाले निष्पादन का परिकलन तदनुसार मूल दर की घटावकर नियम जाता है।

8. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राक्षिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। इस संलेख में प्रक्षस्त्र टिप्पणियों तथा संबंधित पक्षकारों की दस्तीलों को अलग से संबंधित पक्षकारों को भेजा जाएगा। यह विवरण हमारी वेब साइट <http://tariffauthority.gov.in>, पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान प्राप्त संपूर्ण सूचना जानकारी के संदर्भ से निम्नलिखित स्थितियां प्रदर्शित होती हैं :-

(i). अद्यतन टैरिफ नियतन हेतु वर्ष 2008 की टैरिफ मार्गदर्शिका कोयला, लौह अयस्क, कंटेनर, तरल प्रहस्तन टर्मिनल जैसी सुविधाओं के लिए मानक/मार्गदर्शिका निर्धारित करती है। अद्यतन टैरिफ नियतन हेतु वर्ष 2008 की मार्गदर्शिका एकांकी सुविधा के रूप में चल हार्डर क्रेन (एमएचसी) के प्रहस्तन के लिए कोई पुथक मानक/मार्गदर्शिका निर्धारित नहीं है।

(ii). जैसाकि पहले प्रदर्शित किया गया पोर्ट लकड़ी के लड्डे सहित शुष्क नौभार इस्पात तथा थैलाबन्ड नौभार तथा ब्रेक बल्क नौभार की संभलाई हेतु घाट संख्या 7 तथा 8 पर प्रस्तावित चल हार्बर क्रेन लगाना परिकल्पित किया है। अतः वर्ष 2008 की अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में बहुदेशीय नौभार टर्मिनल जहां शुष्क थोक नौभार तथा ब्रेक बल्क नौभार का प्रहस्तन समाविष्ट है, उसके लिए निर्धारित सुसंगत मानक इस मामले के लिए अधिक सुसंगत दीखते हैं। साथ ही कंडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) ने सामान्य तौर पर बहुदेशीय नौभार टर्मिनल के लिए निर्धारित मानक/मार्गदर्शिकाएँ भी अंगीकृत की हैं। अधिकतम क्षमता के प्राक्कलन के संदर्भ में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित अंतर की परवर्ती पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

(iii). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने 60 टन क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेनें लगाने का प्रस्ताव किया है। पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीटी), विशाखपट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) और न्यू मंगलोर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी) जैसे महा पत्तन न्यासों ने नौभार प्रहस्तन प्रचालन के लिए लगभग 100 टन क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन लगाने का प्रस्ताव किया है। यहाँ तक कि वी.ओ. चिंदबरानार पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी) ने अपने प्रस्ताव में पीपीपी पद्धति के अधीन घाटों के यंत्रीकरण हेतु 100 टन की चल हर्बर क्रेन और 140 टन की चल हार्बर क्रेन लगाने का प्रस्ताव किया है। इन सभी मामलों में इस प्राधिकरण के 100 टन की मानक क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन हेतु टैरिफ निर्धारित किया है और यह ध्यान रखने के लिए क्रेन के निष्पादन से जोड़ते हुए टैरिफ निर्धारित किया है कि क्या चल हार्बर क्रेन की मानक क्षमता के विस्तार के अन्वर सेवा संभारकों द्वारा काम पर लगाई गई क्रेनों की वास्तविक क्षमता में कोई अन्तर है। यहाँ तक कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने भी रिपोर्ट की कि पोर्ट के कुछ अन्य घाटों पर 100 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन पहली ही प्रचालनरत है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव से ऐसी उच्चतम क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन जो उच्चतम उत्पादकता दें सके, उस पर विचार नहीं किये जाने के कारण स्पष्ट नहीं होता। यह ध्यान में रखना है कि उपयोक्ता लगाए गए उपकरण की क्षमता से संबंधित नहीं है बल्कि वह कुशलता के सूचित स्तर पर मुहैया करवाई जानेवाली सेवाओं की अद्यायगी करता है।

इस संदर्भ में, पोर्ट से अनुरोध किया गया था कि वह संपुष्टि करें कि पीपीपी निदर्शि के अधीन आगामी पांच वर्षों में अपने पोर्ट में उच्चतम क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन लगाना परिकल्पित नहीं करता। यदि इससे अन्यथा है, तो पोर्ट से अनुरोध किया गया कि 100 टन की मानक क्षमता संबंधी प्रस्तावित अद्यतन टैरिफ पर विचार करें तथा टैरिफ को क्रेन के निष्पादन से जोड़े जैसा वीओसीपीटी के मामले में किया गया। पोर्ट ने स्पष्ट किया कि एक परियोजना से दूसरी परियोजना संबंधी मांग में अन्तर होता है और 100 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन टैरिफ को एक मानक के रूप में लेना संभव नहीं है।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्ताव सहित अग्रेषित किए गए कंडला पोर्ट ट्रस्ट की दिनांक 19 अगस्त, 2010 को आयोजित बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त के सार से पता चलता है कि एक न्यासी ने भी 100 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन को काम लगाने के बारे में विचार करने से संबंधित मुद्दा उठाया था। इस बारे में पोर्ट ने स्पष्ट किया कि घाट सं. 7 तथा 8 100 टन चल हार्बर क्रेन संभाल सकने हेतु निर्दिष्ट नहीं है।

पोर्ट द्वारा किए गए इस दावे के मध्ये नजर कि उसने केवल 60 टन चल हार्बर क्रेन को काम पर लगाने का प्रस्ताव किया है और पोर्ट द्वारा उसकी बोर्ड की बैठक में सूचित की गई यह स्थिति कि उक्त घाट 100 टन क्षमता युक्त क्रेन को संभालने योग्य निर्दिष्ट नहीं किए गए हैं, उस पर विश्वास करते हुए 60 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन हेतु अद्यतन टैरिफ संबंधी प्रस्ताव इस शर्त के अधीन विचारार्थ रखा गया है कि इस प्रकार निर्धारित अद्यतन टैरिफ 60 टन क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन के लिए उचित रहेगी और वह उच्चतर क्षमता युक्त क्रेन के प्रचालन हेतु नहीं रहेगी। यदि अधिक क्षमता युक्त क्रेनें काम पर लगाई जाती हैं तब कंडला पोर्ट ट्रस्ट को इस आदेश में नियत अद्यतन टैरिफ की समीक्षा हेतु इस प्राधिकरण का संपर्क करना होगा। महा पत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं संबंधी अद्यतन टैरिफ के लिए फरवरी, 2008 की मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.2. के अनुसार आगामी पांच वर्षों के दौरान कंडला पोर्ट ट्रस्ट में 60 टन चल हार्बर क्रेन द्वारा शुष्क थोक तथा ब्रेक बल्क नौभार के प्रहस्तन के लिए यह निर्धारित टैरिफ आवरण लागू होगा।

## (iv). अधिकतम टर्मिनल क्षमता :

(क). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने कुछ विभिन्न नौभार समूहों के लिए कतिपय पैरामीटर निर्धारित करते हुए चल हार्बर क्रेनों की अधिकतम क्षमता प्रस्तावित की है। शुष्क थोक नौभार के लिए पोर्ट ने प्रति संचलन की संख्या और प्रति घण्टा 30 पर और प्रति संचलन औसत भारण 18 टन मानते हुए 540 टन पर प्रतिघंटा प्रहस्तन दर प्राक्कलित की है। ईंधन की खपत संबंधी वर्ष 2008 की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों के अनुसार 4000 कार्यकारी घंटे अंगीकृत करते हुए शुष्क थोक नौभार प्रहस्तन के लिए 21,60,000 टन पर एक चल हार्बर क्रेन की वार्षिक अधिकतम क्षमता प्राक्कलित की है। अतः शुष्क थोक नौभार प्रहस्तन हेतु 4 क्रेनों की कुल वार्षिक क्षमता 86,40,000 टन प्रति वर्ष विनिर्धारित है।

इस्पात तथा थैलाबंद नौभार और अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए, ऐसे नौभार समूहों से संबंधित अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित प्रहस्तन दर मानक के अनुसार प्राप्त अनुपात को अंगीकृत करते हुए पोर्ट ने शुष्क थोक नौभार हेतु मानी गई प्रहस्तन दर के क्रमशः 53.33% (अर्थात् 287.982 टन प्रति घंटा) और 33.33% (अर्थात् 179.98 टन प्रति घंटा) प्रहस्तन दर प्राक्कलित की है। उक्त उत्पादन दर के आधार पर और 4000 के मानकीय कार्यकारी घंटे अंगीकृत करते हुए 4 चल हार्बर क्रेन की इस्पात तथा थैला बन्द नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए क्रमशः 46,07,712 टन प्रति वर्ष और 28,80,000 टन प्रतिवर्ष विनिर्धारित है।

हमारे प्रश्नों के उत्तर प्रस्तुत करते समय कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने इंगित किया कि शुष्क थोक नौभार के लिए 60%, इस्पात तथा थैलाबन्द नौभार के लिए 30% और लकड़ी के लड्डों के लिए 10% नौभार शेयर मानते हुए चार चल हार्बर क्रेनों की संयुक्त अधिकतम क्षमता 7.35 मिलियन टन प्रति वर्ष है। किन्तु, प्रस्तावित दरें प्राप्त करने हेतु ऐसी संयुक्त अधिकतम क्षमता पोर्ट द्वारा अंगीकृत की गई है।

(ख). क्रेन के कार्यचालन के 4000 कार्यकारी घंटे अंगीकृत करते हुए अधिकतम क्षमता का प्राक्कलन बहुदेशीय नौभार घाट संबंधी बिजली/ईंधन लागत के प्राक्कलित करने के लिए वर्ष 2008 की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित कार्यकारी घंटों के मानकीय स्तर पर आधारित है और वह पीपीटी, वीओसीपीटी, वीपीटी तथा जीपीटी पर चल हार्बर क्रेनों का भाड़ा प्रभार नियन्त्रित करते समय अनुरक्षित स्थिति के अनुरूप है।

(ग). एक बहुदेशीय नौभार प्रहस्तन टर्मिनल संबंधी लिए अद्यतन टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में शुष्क थोक नौभार तथा कोयला, चूना पत्थर आदि के लिए 20 टन क्षमता युक्त तीन लकिंग क्रेन हेतु उत्पादकता का मानक प्रति दिन 10000 टन, इस्पात तथा थैलाबंद नौभार के लिए 4000 टन प्रति दिवस और अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए 2500 टन प्रति दिवस निर्धारित है। जब पोर्ट को अधिकतम वार्षिक क्षमता संबंधी प्राक्कलन का मार्गदर्शिकाओं से अन्तर इंगित किया गया तब पोर्ट ने बताया कि चूंकि चल हार्बर क्रेनों की क्षमता का परिकलन करने की मार्गदर्शिकाएँ उपलब्ध नहीं हैं अतः उन्होंने चल हार्बर क्रेनों की अधिकतम क्षमता का परिकलन करने के लिए एक वैज्ञानिक तरीका सूत्रबद्ध करने का प्रयत्न किया है।

एनएमपीटी, वीपीटी से संबंधित और वीओसीपीटी से चल हार्बर क्रेन को काम पर लगाने सहित घाट के चंडीकरण हेतु अद्यतन टैरिफ निर्धारण मामलों में शुष्क थोक नौभार के लिए प्रहस्तन दर वर्ष 2008 की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित भरण घाट क्रेनों की सकल क्षमता की तुलना में 12500 टन प्रतिदिवस अर्थात् मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित प्रहस्तन दर से 25% अधिक मानी गई है जो थोक नौभार हेतु पीपीटी में प्रचलित की जानेवाली 100 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन के निष्पादन पर आधरित है।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट का तात्कालिक प्रस्ताव 60 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन के संदर्भ में है। चूंकि तीन लकिंग क्रेनों की क्षमता का साकल्य मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित 60 टन तक पहुंचता है जो कि पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 60 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन से मेल खाता है। अतः मार्गदर्शिकाओं में यथा निर्धारित उत्पादन मानक के छह से स्तर को ध्यान में रखा गया है।

तप्तुसार, शुष्क थोक नौभार हेतु मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित 1000 टन प्रति दिवस उत्पादन मानक के संबंध में कंडला पोर्ट द्वारा माने गए 540 टन उत्पादन की तुलना में प्रति घंटा उत्पादन 595 टन होगा। इस्पात तथा थैलाबंद नौभार तथा अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए, तत्समान नौभार के लिए कंडला पोर्ट द्वारा माने गए 287.98 टन और 179.98 टन घंटे वार उत्पादन की तुलना में चल हार्बर क्रेन का घंटे वार उत्पादन 238 टन तथा 149 टन होगा।

कंडला पोर्ट द्वारा प्राप्त इस्पात तथा थैलाबंद नौभार और ब्रेक बल्क नौभार संबंधी घंटे वार उत्पादन विश्लेषण में माने गए उत्पादन स्तर से अधिक है। उस शुष्क थोक नौभार से इस्पात तथा थैलाबंद और अन्य ब्रेक बल्क नौभार का उत्पादन स्तर प्राप्त करने के लिए व्युत्पन्न घटकों को गलत तौर पर अंगीकृत किया है। हमारे विश्लेषण में, मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित उत्पादन मानकों को प्रत्येक नौभार समूह के लिए समायोजित किया जाता है और घंटे वार उत्पादन के लिए समायोजित किया जाता है क्षेत्रीक 4000 के मानकीय कार्यचालन घंटे हेतु अधिकतम क्षमता विनिर्धारित की जानी है।

(d). अधिकतम क्षमता निर्धारित करने हेतु टैरिफ मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित फार्मूले में समाविष्ट एकल नौभार क्षमता का शेयर (पोर्ट द्वारा प्रस्तुत की जानी है) उस नौभार प्रहस्तन टर्मिनल के संबंध में है जहाँ एकल प्रचालक द्वारा सधन सेवाएं प्रदान की जाती है। जब एकल उपकरण के प्रचालित किया जाना प्रस्तावित हो, तब अन्य अद्यतन टैरिफ मामलों जैसाकि घाट के यंत्रीकरण के लिए वीओसीपीटी में टैरिफ प्राप्त करने हेतु एकल नौभार प्रबर्ग के लिए अधिकतम क्षमता निर्धारित की गई है। यहाँ तक कि पीपीटी, एनएमपीटी, बीपीटी की चल हार्बर क्रेन के भाड़ा प्रभार निर्धारित करने हेतु एकल नौभार के लिए चल हार्बर क्रेन की अधिकतम क्षमता निर्धारित है। यद्यपि कंडला पोर्ट द्वारा नेप्रस्तावित दर प्राप्त करने के लिए एकल नौभार समूह की अधिकतम क्षमता को ध्यान में रखा गया है जो अन्य समान मामलों इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए अभिगम के अनुरूप है।

जैसाकि पूर्ववर्ती पैराग्राफ में बताया गया है, मानक के अनुसार विभिन्न नौभार समूहों के लिए प्रहस्तन दर को ध्यान में रखते हुए तथा मानकों में यथा नियत 4000 कार्यचालन घंटों को हिसाब में लेते हुए 60 टन क्षमतायुक्त 4 चल हार्बर क्रेनों की अधिकतम क्षमता, शुष्क थोक नौभार के लिए 38,08,000 टन प्रति वर्ष और इस्पाती लकड़ी सहित अन्य ब्रेक बल्क नौभार के लिए 23,84,000 टन है।

(v). पूंजीगत लागत:

कंडला पोर्ट द्वारा अपना प्रस्ताव में चार चल हार्बर क्रेन के लिए प्राक्कलित पूंजीगत लागत रु. 8060.64 लाख अर्थात् प्रति चल हार्बर क्रेन रु. 2015.16 लाख रही है। पोर्ट द्वारा विभिन्न विक्रेताओं से प्राप्त बजटीय कोटेशन की औसत दर जो जुलाई 2009 से संबंधित है, के आधार पर पोर्ट ने पूंजीगत लागत प्राक्कलित की है।

कंडला पोर्ट द्वारा किया गया अन्य प्रस्ताव जो पोर्ट स्वामित्व की 60 टन क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन के भाड़ा प्रभार के नियतन से संबंधित है, पोर्ट ने 60 टन क्षमता युक्त 2 चल हार्बर क्रेनों की अधिग्राप्ति हेतु अगस्त, 2010 में एक आदेश पहले ही पारित किया है, जो ग्रेब सहित एक चल हार्बर क्रेन रु. 1387.69 लाख पर सूचित है।

पोर्ट ने दोनों ही प्रस्ताव में पूंजीगत लागत में यह अन्तर बनाए रखा है और इसका मुख्य कारण यह है कि पोर्ट की स्वामित्व क्रेनों की लागत मैसर्स इटालगू एक्सआरएल, इटली को चल हार्बर क्रेन के लिए पोर्ट द्वारा दिए गए आदेश पर आधारित है जबकि अद्यतन मामले में गॉट बाल्ड, लिभर आदि जैसे चल हार्बर क्रेनों के आपूर्तिकर्ताओं द्वारा दी गई औसत दर के आधार पर यह पूंजीगत लागत प्राक्कलित है।

यह मान लेना असंगत नहीं होगा कि संपूर्ण तकनीकी जांच पड़ताल और परिचालनात्मक अपेक्षा के पछात ही कंडला पोर्ट द्वारा स्वयं द्वारा परिचालित किए जाने हेतु क्रेनों की अधिग्राप्ति की है। पीपीटी पद्धति के अधीन लागाई जानेवाली क्रेनों को उसी पोर्ट में

परिचालित होता और जो कमोवेश समान पण्यों संभाला दर्शाया गया है । इसके अलावा पोर्ट की स्वामित्व वाली चल हार्बर क्रेन तथा बीओटी प्रचालक द्वारा परिचालित चल हार्बर क्रेन के लिए कंडला पोर्ट द्रस्ट द्वारा घुट्टन्म अधिकतम क्षमता उसी स्तर पर विनियोजित है जो यह दर्शाता है कि उत्पादकता स्तर तुलनीय होंगे ।

अबकि पोर्ट ने स्वयं अभी प्रति चल हार्बर क्रेन रु. 1387.69 लाख की लागत में दो 60 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन खरीदी है तो भी पीपीपी पद्धति के अधीन प्रचालक द्वारा परिचालित की जानेवाली उसी क्षमता से युक्त चल हार्बर क्रेन के लिए बजटीय कोटेशन पर विचार करते हुए उच्च पूंजीगत लागत भंजूर करने का कोई नहीं दीखता । प्रसंगवश कंडला पोर्ट स्टीवडॉर्स एसोशिएशन ने भी बताया कि पोर्ट द्वारा हाल ही प्राप्त की गई क्रेनों की तुलना में नियोजित प्रचालक द्वारा चल हार्बर क्रेन के लिए उच्चतर लागत का कोई औचित्य नहीं है ।

अगस्त, 2010 में कंडला पोर्ट द्रस्ट द्वारा प्राप्त की गई चल हार्बर क्रेन की वास्तविक लागत के आधार पर और 2011 में चल हार्बर क्रेन की लागत प्राप्त करने हेतु उस पर तस्वीरित 5% की तदर्थि वृद्धि लागू करते हुए प्रति चल हार्बर क्रेन रु. 14.57 करोड़ पर 60 टन क्षमता युक्त चल हार्बर क्रेन की पूंजीगत लागत मानी गई । तदनुसार, कंडला पोर्ट द्रस्ट द्वारा प्राप्तकरित रु. 80.60 करोड़ की तुलना में 4 चल हार्बर क्रेन की पूंजीगत लागत रु. 258.28 करोड़ मानी गई है ।

(vi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ मार्गदर्शिकाओं में नियोजित मानकों के अनुसार, प्राप्तकरित पूंजीगत लागत का 16% परिकलित किया गया है ।

(vii). परिचालन लागत :

(क). कंडला पोर्ट द्रस्ट ने ईधन खपत को 32 लिटर प्रति घंटे मानते हुए ईधन लागत प्राप्तकरित की जिसे बाद में पोर्ट की स्वामित्ववाली चल हार्बर क्रेन से संबंधित उसके अन्य प्रस्ताव में अनुमानित ईधन खपत के अनुरूप 33.3 लिटर प्रति घंटे संशोधित किया गया ।

बहुदेशीय नीभार टर्मिनल संबंधी मार्गदर्शिकाओं में नियोजित ईधन संबंधी खपत मानक 3 लक्षिंग क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ में है ।

कंडला पोर्ट द्रस्ट विनियोजित मैनुअल के आधार पर 60 टन चल हार्बर क्रेन हेतु 33.33 लिटर /घंटे ईधन की खपत तक पहुंचा है । एबीजी - एलडीए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमिटेड ने एक सामान्य टिप्पणी की है कि कंडला पोर्ट द्रस्ट द्वारा अनुमानित विद्युत खपत कमतर है परन्तु उसने देसी चल हार्बर क्रेन के लिए किसी परिशोधित ईधन खपत का सुझाव नहीं दिया है ।

पोर्ट की स्वामित्व वाली चल हार्बर क्रेन से संबंधित उसके प्रस्ताव में जैसा माना गया है, 33.33 लिटर प्रति घंटा ईधन की खपत, जो विनियोजित को मैनुअल पर आधारित है, उस पर निर्भर करते हुए विश्लेषण में ध्यान में रखा गया है ।

कंडला पोर्ट द्रस्ट ने 15 मई 2011 को प्रचलित दर के आधार पर अपने संशोधित परिकलन में ईधन की लागत का रु. 42.11 प्रति लिटर तक अद्यतन किया है । एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमिटेड ने बताया कि उस तारीख को ईधन की लागत रु. 47/ लिटर है । कंडला पोर्ट द्रस्ट द्वारा अनुमानित रु. 42.11 प्रति लिटर के विरुद्ध इस मामले को अन्तिम रूप देने के समय यथा प्रचलित रु. 45.98 प्रति लिटर पर ईधन की यूनिट लागत ध्यान में रखी गई ।

तदनुसार, मार्गदर्शिकाओं में यथा नियोजित 4,000 मानकीय कार्यचालन घंटों के लिए 4 चल हार्बर क्रेनों की ईधन लागत रु. 245.20 लाख प्रति घंटे प्राप्तकरित की गई है ।

(ख). बहुदेशीय नौभार टर्मिनल संबंधी वर्ष 2008 की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों के अनुसार क्रेन की पूंजीगत लागत के मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत और बीमा क्रमशः 5% तथा 1% प्रावक्कलित हैं।

(ग). वर्ष 2008 की मार्गदर्शिकाएँ अनुशास्ति शुल्क का प्रावक्कलन नियत करती हैं जो संबंधित महा पत्तनों के दरों के मान में निर्धारित दरों पर आधारित है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने भरणघाट पर दिए जाने हेतु प्रस्तावित स्थान अर्थात् 200 वर्ग मीटर प्रति चल हार्बर क्रेन के लिए अनुशास्ति शुल्क प्रावक्कलित की है और कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दरों के मान में निर्धारित रु. 216/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रतिमाह अनुशास्ति शुल्क लागू किया।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने भरणघाट पर चल हार्बर क्रेन द्वारा अधिभुक्त किए जाने हेतु प्रत्याशित क्षेत्र के संबंध में संपूर्ण वर्ष के लिए अनुशास्ति शुल्क प्रावक्कलित की है। बीओसीपीटी के अद्यतन टैरिफ के मामले में पोर्ट को यह प्रत्याशित था कि चल हार्बर क्रेन का उसके लिए चिह्नित सात घाटों में से कहीं भी संचलन होगा। चूंकि उसने चल हार्बर क्रेन के लिए कोई भंडारण क्षेत्र परिकल्पित नहीं किया था अतः उस मामले में अनुशास्ति शुल्क प्रावक्कलित नहीं की गई थी। एनएमपीटी, बीपीटी तथा पीपीटी की चल हार्बर क्रेनों की अधिकतम दर नियत से संबंधित मामले में चल हार्बर क्रेनों की निष्क्रिय रहने की अवधि के लिए अनुशास्ति शुल्क की अनुमति दी गई है। चूंकि चल हार्बर क्रेन का 4000 घंटे के लिए प्रचालित किया जाना प्रत्याशित है अतः अन्य मामलों में अनुसरण किए जाने वाले अभिगम के अनुरूप ही इस मामले में भी अनुशास्ति शुल्क निष्क्रियता की अवधि हेतु प्रावक्कलित है।

पोर्ट द्वारा अनुशास्ति शुल्क प्रावक्कलित करने हेतु अपनाई गई इकाई दर का संबंध 180 दिनों से अधिक समय तक ठहराव के लिए खुले स्थान (पक्के भूखंड) में नौभार के भंडारण से और वह विलंब शुल्क के रूप में है। यह कहना सुसंगत होगा कि बहुदेशीय नौभार टर्मिनल हेतु कंडला पोर्ट ट्रस्ट के पूर्ववर्ती अद्यतन टैरिफ मामलों में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रावक्कलित उस अनुशास्ति शुल्क की अनुमति दी गई थी जो सधन दरों के मान में निर्धारित थी। उस समय इस प्राधिकरण द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट सम्पदा के लिए कोई पट्टा किराया अनुमोदित नहीं किया गया था।

प्राधिकरण ने दिनांक 25 मार्च, 2011 के अपने वर्तमान आदेश द्वारा पहली बार क्रमशः जुलाई, 1999, जनवरी, 2004 और जनवरी, 2009 से तीन चक्रों के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट की जमीन के लिए पट्टा किराया नियत किया है। उक्त आदेश में निर्धारित गोदी के अंदर आनेवाली जमीन के पट्टा किराया रु. 180.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष है जो 2% की वार्षिक वृद्धि के अधीन जनवरी, 2009 से लागू होगा।

तत्काल स्वरूप मामले में जनवरी, 2009 के लिए 180.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष यूनिट दर पर विचार करते हुए रु. 187.90 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की दर अपनाते हुए और 2011 की दर प्राप्त करने हेतु 2% की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अनुशास्ति शुल्क प्रावक्कलित की गई है। चल हार्बर क्रेन के प्रचालनरत न होने की अवधि के लिए यथानुपात दर के आधार पर अनुशास्ति शुल्क प्रावक्कलित है। तदनुसार पोर्ट द्वारा माने गए, रु. 2.12 लाख के प्रावक्कलन की तुलना में 4 चल हार्बर क्रेनों के लिए रु. 0.82 लाख प्रति वर्ष अनुशास्ति शुल्क परिकलित हुआ है।

(घ). कंपनी अधिनियम 1956 के अधीन निर्धारित दर के अनुसार क्रेन की पूंजीगत लागत पर 10.34% मूल्यहास प्रावक्कलित है।

(ङ.). वर्ष 2008 की मार्गदर्शिकाओं में निर्धारित मानकों के अनुसार क्रेन की पूंजीगत लागत के 5% पर अन्य व्यय प्रावक्कलित है।

(viii). कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अद्यतन टैरिफ नियत संबंधी प्रस्तुत किए गए विवरण को उक्त विश्लेषण के अनुरूप आशोधित किया गया है। आशोधित विवरण की एक प्रति अनुबंध - I के रूप में संलग्न है।

(के). उक्त आशौधों के अधीन रहते हुए चल हार्बर क्रेन के प्रचालन से संबंधित कुल प्राक्कलित वार्षिक राजस्व संबंधी मांग, जो रु. 1489.79 लाख भी प्रचालन लागत सहै रु. 932.53 लाख की नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ का सकल जोड़ है, वह पौर्ट द्वारा प्राक्कलित रु. 3236.31 लाख की तुलना में रु. 2422.32 लाख प्राक्कलित की गई है।

(ख). चूंकि वर्तमान प्रस्ताव का संबंध एकल आधार पर चल हार्बर क्रेन के भाड़ा प्रभारों से है और उसके द्वारा केवल नौभार प्रहस्तन संबंधी गतिविधि ही की जानी है, अतः भंडारण प्रभारों तथा विविध प्रभारों से संबंधित राजस्व मांग को विनियोजित करने की आवश्यकता ही उत्पन्न नहीं होती।

(ग). सरकारी नीति के अनुसार, तटीय नौभार (थर्मल, कोयला ओर कूड़ तेल, लौह अद्यस्क तथा लौह अद्यस्क पैलेट्स सहित वीओएल के अलावा अन्य) तथा तटीय जलयान के लिए रियावासी डैरिफ निर्धारित किया जाना है जो सामान्य नौभार/जलयान से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक न हो। कंडला पौर्ट द्रेस्ट ने कुल तीन नौभार समूहों में से प्रत्येक के लिए कुल अधिकतम क्षमता में विदेशी तथा तटीय नौभार का शेयर क्रमशः 90% तथा 10% मानते हुए सरकारी नीति के अनुरूप तटीय नौभार संबंधी रियावासी दरें प्रस्तावित की हैं। पौर्ट ने स्पष्ट किया है कि उनके द्वारा तटीय/विदेशी नौभार के संबंध में अनुमानित शेयर कंडला पौर्ट द्रेस्ट के नौभार की रूपरेखा पर आधारित है। इस विश्लेषण में पौर्ट द्रेस्ट द्वारा अनुमानित विदेशी/तटीय नौभार का शेयर निर्भर है।

कंडला पौर्ट द्रेस्ट ने प्राक्कलित राजस्व संबंधी आवश्यकता की पूर्ति करने हेतु विदेशी/तटीय नौभार के अधिकतम क्षमतम के संदर्भ में प्रत्येक नौभार प्रवर्ग संबंधी प्रहस्तन दर प्राप्त की है। कंडला पौर्ट द्रेस्ट द्वारा अपनाया गया अभिगम वीओसीपीटी में अपनाए गए चल हार्बर क्रेन के लिए विनियोजित अद्यतन टैरिफ और अन्य पोर्टों में चल हार्बर क्रेन (क्रेनों) के लिए विनियोजित भाड़ा प्रभार के अनुरूप है।

(घ). इस विश्लेषण के पूर्ववर्ती भाग में जैसा स्पष्ट किया गया है, अधिकतम क्षमता और प्राक्कलित राजस्व आवश्यकता के आशौधों के अधीन रहते हुए, विभिन्न नौभार प्रवर्गों के लिए 60 टन क्षमता युक्त एक चल हार्बर क्रेन से संबंधित भाड़ा प्रभार निम्नवत् परिकलित किया गया है:-

(रु. टमों में)

विवरण	विदेशी नौभार	तटीय नौभार
शुष्क धोक नौभार	26.50	15.90
इस्पात तथा धैलाबंद नौभार	66.26	39.76
लकड़ी के लड्डों सहित अन्य ब्रेक बल्क नौभार	105.84	63.50

(ix). जिन मामलों में समस्त टर्मिनल के लिए अद्यतन टैरिफ नियोजित किया गया है, वहाँ टर्मिनल में प्रदत्त सघन सेवाओं के लिए प्रचालक उत्तरदायी होता है, और ऐसे मामलों में निष्पादन से जुड़ा हुआ टैरिफ नियोजित नहीं है।

जहाँ टर्मिनल की कुल सेवा का केवल एक भाग ही प्रचालक द्वारा किया जाता है वहाँ यह अनिवार्य हो जाता है कि वी जानेवाली सेवा उल्लिखित की गई कुशलता के स्तर की हो, अन्यथा सेवा निष्पादन में किसी प्रकार की कमी के कारण उपयोक्ता को अन्ततः उच्चतर भाग में अन्य पौर्ट से संबंधित टैरिफ जैसे धाट भाड़ा आदि अदा करना पड़ जाएगा। जहाँ कहीं निजी प्रचालक को एक ही चल हार्बर क्रेन उपलब्ध कराने की अनुमति दी गई है जैसे वीओसीपीटी में धाट के यंत्रीकरण संबंधी अद्यतन टैरिफ और पीपीटी, एनएमपीटी और वीपीटी जहाँ पौर्ट ने सेवा संभरक को चल हार्बर क्रेन उपलब्ध कराने हेतु प्राधिकृत किया है वहाँ भाड़ा प्रभार नियत करते समय इस प्राधिकरण ने निष्पादन से जुड़ी हुई अद्यतन टैरिफ नियोजित की है। यह कहना सुसंगत होगा कि पौर्ट के स्वामित्व वाली चल हार्बर क्रेन के भाड़ा प्रभार नियत करने से संबंधित अन्य मामले में कंडला स्टीवडॉर्स

एसोसिएशन ने भी कुशलता स्तर से नीचे कुशलता/ निष्पादन डेटु मूल दर पर वृद्धि/कमी की प्रस्तावित निर्धारित करने संबंधी राय पृष्ठांकित की है ।

हमारी सलाह पर कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने विभिन्न नौभार समूहों के लिए 60 टन चल हार्ड क्रेन के संबंध में ध्यान में लिए गए लिए मूल उत्पादकता स्तरों से प्रतिलिपि 2000 टन की उत्पादकता बढ़ाने/घटाने के लिए मूल दर में 5% की वृद्धि/कमी की निष्पत्ति देने हुए चल हार्ड क्रेन के निष्पादन से जुड़े टैरिफ का भी प्रस्ताव किया है । निष्पत्ति के जुड़ी प्रस्तावित टैरिफ योजना सिद्धान्त: अन्य मामलों में पहले निर्धारित की गयी औरत्साहन/गैर-प्रोत्साहन योजना के अनुरूप है । इस विश्लेषण में निर्धारित लिए गए संशोधित दरों को ध्यान में रखते हुए तत्संबंधी परिवर्तनों के अधीन कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित प्रोत्साहन/गैर-प्रोत्साहन योजना को अनुमति प्रदान की गई है ।

(x). कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने 60 टन चल हार्ड क्रेन डेटु किराया-प्रभार के नियन्त्रण से संबंधित एक अन्य प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसे इस मामले के साथ-साथ क्रियान्वित किया जा रहा है । इस संबंध में सावधानी बरतते हुए यह बताया जाता है कि इस मामले में चल एवं सी डेटु विहित यूनिट अद्यतन टैरिफ की तुलना पोर्ट के चल हार्ड क्रेन निर्धारित 60 टन चल हार्ड क्रेन संबंधी किराया प्रभार से नहीं की जानी चाहिए क्योंकि वे 2005 की टैरिफ मार्गदर्शिकाओं द्वारा शासित है तथा ये लागत से जुड़ी पहचान को अपनाते हुए तीन वर्षों में एक बार समीक्षा के अधीन हैं । जबकि 2008 टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के अनुसार तत्काल आदेश में नियत किया गया अद्यतन टैरिफ डब्ल्यू पी आर के सूधीकरण के 60% के अधीन हैं ।

ए भी जी-एस डी ए बल्क डैंकिंग प्राइवेट लिमिटेड ने एक सुधा प्रस्तुत किया है कि क्रेन के जीवनकार के दौरान परिचालन लागत एवं समान नहीं होंगे । चूंकि निर्धारित अद्यतन टैरिफ सूधीकरण के अधीन है, अतः इसमें ए भी जी-एस डी ए बल्क डैंकिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत तथ्य का ध्यान रखा है ।

(xi). कंडला पोर्ट ट्रस्ट को इस योजना को शासित करनेवाली शर्तों सहित निष्पादन से जुड़ी टैरिफ योजना संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी गई । इस संबंध में पोर्ट को वी ओ सी पी टी मामले में निर्धारित सोपाधिकताओं सहित निष्पादन से जुड़े टैरिफ का संदर्भ लेने तथा अपने मामले में इसे समुचित ढंग से अपनाने की सलाह दी गई । जबकि पोर्ट ने वी ओ सी पी टी अद्यतन मामले में अपनाए गए अभिगम को ध्यान में रखकर अपने संशोधित प्रस्ताव में निष्पादन से जुड़े टैरिफ का प्रस्ताव रखा है, परन्तु पोर्ट ने उसमें निर्धारित निष्पादन से जुड़े टैरिफ को शासित करनेवाली सोपाधिकता का ड्रेस्टाब नहीं किया है । चल हार्ड क्रेन के औसत घाट-द्विस उत्पादन तक पहुं चलने की शर्ती, चल हार्ड क्रेन के बिंगड़ जाने पर एक घंटे से अधिक समय तक बिंगड़ जाने के मामले में निष्पादन जांचने का प्रावधान, चल हार्ड क्रेन के परिचालन रुकजाने, जलयान के बिंगड़ जाने/गैर-निष्पादन आदि के कारण जलयान के अनंतरण के मामले में बासित आधि से संबंधित वी ओ सी पी टी अद्यतन टैरिफ में निर्धारित शर्तों के साथ-साथ पी पी टी, वी ओ सी पी टी, वी पी टी, एन एम पी टी में नियत चल हार्ड क्रेन नियत किराया प्रभार को प्रस्तावित सुविधा के लिए दरों के मान में सम्मिलित किया गया है ।

(xii). अद्यतन अनुसूधी में शामिल विदेश गामी जलयान तथा तटीय जलयान जैसे कुछ सामान्य शब्दों की परिभाषाएं, कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दरों के मान (एस और आर) में निर्धारित परिभाषाओं के अनुरूप हैं । “प्रतिलिपि” को कैलेंडर द्विस अथवा उसके एक आग के रूप में परिभाषित किया गया है, जो कंडला पोर्ट ट्रस्ट के अन्य अद्यतन टैरिफ मामले में निर्धारित परिभाषाओं के अनुरूप है, अतः इन्हें प्रस्तावित सुविधा डेटु दरों के मान में सम्मिलित कर लिया गया है ।

पोर्ट ने क्रेन प्रबलक तथा क्रेन जैसे कुछ शब्दों की परिभाषा को भी प्रस्तावित किया है । ये शब्द चल हार्ड क्रेन संबंधी अन्य मामलों में परिभाषित नहीं किए गए हैं अतः इन्हें सम्मिलित नहीं किया गया ।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित शब्द “पोर्ट क्षेत्र” की परिभाषा को सुसंगत नहीं पाया गया, अतः इसे शामिल नहीं किया गया ।

कंडला पोर्ट ट्रस्ट सहित अन्य महापत्तन न्यासों में अनुमोदित अद्यतन टैरिफ अनुसूची में 'टन' जैसी कुछ व्यापारिक शब्दावली की परिभाषा को शामिल नहीं किया गया है जूँकि 'टन' की मानक परिभाषा पहले से ही विद्यमान और सामान्यतः लागू है, अतः इसे पुनः अलग से निर्धारित किए जाने की आवश्यकता नहीं है।

(xiii). विदेश गामी अथवा तटीय जलयान, जलयान की स्थिति, विनियम-दर की समीक्षा आदि के रूप में जलयान के वर्गीकरण संबंधी सामान्य शर्तें, जलयान से जुड़े प्रभारों के उद्ग्रहण हेतु सुसंगत हैं। ये तत्काल मामलों में सुसंगत नहीं हो सकते, अतः दरों के मान में इन्हें शामिल नहीं किया गया है।

वर्ष 2003 की मार्गदर्शिकाओं में वर्णित तथा अन्य महापत्तनों के दरों के मान में समान रूप से निर्धारित कुछ सामान्य शर्तें यथा निजी टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य है युक्तिसंगत स्तर से परे हुए विलेब हेतु उपयोक्ता के लिए तत्संबंधी प्रभार अवा करना अपेक्षित नहीं होगा, विलेब संवाद/प्रतिसंवाद पर व्याज, तटीय नौभार हेतु लागू किया गया रियायती टैरिफ, इस प्राधिकरण द्वारा नियत टैरिफ अधिकातम सीमा स्तर आदि, जैसा कि कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित है, को थोड़े परिवर्तनों के अधीन दरों के मान में उस सीमा तक सम्मिलित किया गया है जो अन्य मामलों में सामान्य निर्धारण से सुसंगत नहीं है।

10.1. मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.8 के अनुसार, टैरिफ आवरणों को चुक्ति में सूचीबद्ध किया जाएगा परंतु वह केवल जनवरी, 2008 से सुसंगत वर्ष की। जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू पी आई) में अंतर की 60% की सीमा तक ही होगा। टैरिफ आवरणों के ऐसे स्वतंत्र समायोजन प्रति वर्ष किए जाएंगे और समायोजित टैरिफ आवरण सुसंगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 3.1 मार्च तक होगे। इस तात्कालिक मामले में, चुक्ति अद्यतन टैरिफ परिकलन में ध्यान में रखे गए पूँजीगत लागत तथा परिचालन लागत की बढ़ाई-दर का प्राक्कलन जनवरी 2011 के संदर्भित है, अतः 1 जनवरी 2011 से फ्रेशर्वर्ष स्वचालित समायोजन हेतु अधिकार डब्ल्यू पी आई निहित करने के लिए ध्यान में लिया जाएगा उचित और सुसंगत होगा।

10.2. मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.9.1 और 2.9.2 यथाविनिर्विष्ट, वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ करने से पूर्व निजी प्रचालक महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की अधा 48 के अधीन यथापेक्षित अनुमोदित उच्चतम दरों से निहित दरों के तथा शर्तों के विवरण की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का संपर्क करें।

10.3. मार्गदर्शिकाओं के खंड 3.8.5 के अनुसार दरों के मामले और सोपाधिकातमों के विवरण के स्पष्टीकरण अथवा निर्धारण से संबंधित बोर्ड बोर्ड प्राप्त उठला है तो मामला इस प्राधिकरण को संदर्भित किया जाएगा और इस संबंध में जलसमानिय प्रचालक को आवश्यकारी होगा।

10.4. परियोजना हेतु निष्पादन-मानक बोली संबंधी दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दर्शाएं जाएं। निजी परिचालक से यह अपेक्षित होगा कि वह बोली संबंधी दस्तावेज/रियायत करार में प्रकाशित निष्पादन-मानक पर ही कार्य-निष्पादन करें। निर्धारित अद्यतन टैरिफ 60 टन चल हार्डर क्रेन से संदर्भित है। यदि वो और दो प्रचालक उच्चतम क्षमतायुक्त चल हार्डर क्रेन कार्रवात करता है तो ऐसी स्थिति और कंडला पोर्ट ट्रस्ट इस मामले से संबंधित नियत अद्यतन टैरिफ की समीक्षा हेतु इस प्राधिकरण से संपर्क करें।

10.5. इस प्राधिकरण द्वारा निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन को मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता से संबंधित कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आराध्यों की जांच करेगा और कंडला पोर्ट ट्रस्ट को अपना निर्णय अपेक्षित करेगा। यदि निजी प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी है तो कंडला पोर्ट ट्रस्ट सुसंगत रियायती करार के प्रावधानों के अनुसार कार्रवाई प्रारंभ करेगा।

10.6. टर्मिनल पर वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के अंदर निजी प्रचालक पूर्वगामी तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के भौतिक

तथा वित्तीय निष्पादन से निहित रिपोर्ट कंडला पोर्ट इस्ट के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेंगा ।

11. परिणामस्वरूप तथा उपरोक्त कारणवश तथा सामूहिक मत के उपयोग के आधार पर यह प्राधिकरण कंडला पोर्ट इस्ट (अनुबंध-II के रूप में संलग्न) में 60 टन की क्षमतायुक्त चार चल हार्डर क्रेनों की तैनाती हेतु घाट सख्त्या, 7 तथा 8 के यंत्रीकरण हेतु अद्यतन टैरिफ आवरणों का अनुमोदन देता है ।

राजी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/11-असा.]

अनुलेख - I

सौम्य के मोहल्ले के माध्यम से बी ओ टी के असार पर 60 टन वाले 4 चल हार्डर के उपलब्ध कराते हुए कंडला पोर्ट में नीचार घाट सं. 7 और 8 के प्रसावित चालीकरण संबंधी अद्यतन टैरिफ का विज्ञापन / सूचीकारण

क्र.सं.	विवरण	कंडला पोर्ट इस्ट द्वारा योग्यता		जैसा कि देख हारा व्यापार से लिया गया व्यापारियों द्वारा हेतु ज्ञ 2003 के टैरिफ यांत्रीकरणों में निर्दिष्ट मानक ( कार्य )	प्राक्कलन
		कार्य	प्राक्कलन		
I	अनुबंधान क्षमता				
(a)	प्राक्कलन योग्यता				
	प्रहृत चल हार्ड ( एवं प्रति घंटे )	30 x 18 ( 30 संचलन प्रति घंटे x 18 टन प्रति संचलन )	3	स्थायीकरण, कंडला द्वारा शुल्क बल्क नीचार संबंधी मानक के अनुसार प्रहृत चल - दर 10000 रुप प्रतिघंटे है ( प्रति घंटे प्रहृत चल दर : 10000 / ( 24 x 70% उपयोगिता क्षरक )	595
	प्रति चल कार्यकरी घंटे	मानक के अनुसार	4000	सिर्फ इंद्र लालात प्राक्कलन हेतु एक चल में 4000 कार्यकरी घंटे का मानक नियांसित है ।	4000
	प्रति चल वार्षिक प्रहृत चल क्षमता ( एवं में )	540 x 40000	2160000	595 x 4000 घंटे	2380000
	04 घंटों की वार्षिक प्रहृत चल क्षमता ( एवं में )	4 x 2160000	8640000	4 x 2380000	9520000
	कुल कार्यकर क्षमता ( एवं प्रति चल में )		8.640		9.520
(b)	दूसरा योग्यता				
	(i) प्रहृत चल क्षमता अनुभाव द्वारा				
	प्रहृत चल हार्ड ( एवं प्रति घंटे )	शुल्क देने वीचार हेतु प्राक्कलन- दर का 53.33% ( 540 का 53.33% )	287.98	नीचार संबंधी मानक के अनुसार इस्पात तथा बीलाबाद नीचार का प्रहृत चल - दर 4000 प्रतिघंटे है ( प्रति घंटे प्रहृत चल दर 4000 / ( 24 x 70% उपयोगिता क्षरक )	238
	प्रति चल कार्यकरी घंटे	मानक के अनुसार	4000	सिर्फ इंद्र लालात संबंधी प्राक्कलन हेतु एक चल में 4000 कार्य घंटे का मानक नियांसित है	4000
	प्रति चल वार्षिक प्रहृत चल क्षमता ( एवं में )	287.98 x 40000	1151928	238 x 4000 घंटे	952000
	प्रति चल की वार्षिक प्रहृत चल क्षमता ( एवं में )	4 x 1151928	4607712	4 x 2380000	3880000
	कुल कार्यकर क्षमता ( एवं प्रति चल में )		4.688		3.888
	(ii) नीचार के द्वारा लालात अनुभाव				
	प्रहृत चल हार्ड ( एवं प्रति घंटे )	शुल्क देने वीचार संबंधी प्राक्कलन दर 33.33% है ( 540 का 53.33% )	179.98	नीचार संबंधी मानक के अनुसार अन्य नीचार की प्रहृत चल - दर 4000 प्रतिघंटे है ( प्रति घंटे प्रहृत चल दर 4000 / ) ( 24 x 70% उपयोगिता क्षरक )	149
	प्रति चल कार्यकरी घंटे	मानक के अनुसार	4000	सिर्फ इंद्र लालात संबंधी प्राक्कलन हेतु एक चल में 4000 कार्य घंटे का मानक	4000

क्र. सं.	विवरण	संक्षेप सेट द्रस्ट द्वारा व्यवस्था		प्रति कि टन द्रस्ट द्वारा व्यवस्था में विवरण	
		कार्य	प्राप्ति	कार्य	प्राप्ति
	प्रति केला वार्षिक प्रदर्शन क्षमता (ठोड़ी में)	180 x 40000	720000	149 x 40000 घटे	596000
	04 केलों को वार्षिक प्रदर्शन क्षमता (ठोड़ी में)	4 x 720000	2880000	4 x 2380000	2384000
	कुल वार्षिक क्षमता (प्रिसेलिंग करने से)		2.890		2.384
			क. भारतीये		Rs. in lakhs
II	90 दल की क्षमता वाले 04 चल द्रावर्क द्वारा दो संबंधित पूर्जीगत लागत वाले	केला सेट द्रस्ट द्वारा क्षमता प्रस्तुत	2069.64	के डला पोर्ट द्रस्ट के बल द्रावर्क केला संबंधी किसाया प्रभार का किसाया करने हुए कुल डला पोर्ट द्रस्ट द्वारा अलग से दिए गए प्रस्ताव में के डला पोर्ट द्रस्ट द्वारा द्व्याका में लिए गए नमान क्षमता से सुक्रा एक केला की पूर्जीगत लागत जो रु. 1387.69 लाख है, और यह अगस्त 2010 में प्रत्युत किए गए आदेश पर आवासित है। इसे आदेश माना गया है तथा इसे वर्तमान भावर तक लाने के लिए तर्दी आदेश पर 5% की बढ़ोतारी की गई है। 4 के लो जो संबंधित सोसोलित पूर्जीगत लागत रु. 5828.30 लाख है। (4 x 1387.69 x 1.05).	5828.30
III	प्रारंभिक लागत				
	(क). इंधन लागत	33.3*42.11*4000 (33.3 ली. प्रति घंटे @ रु.42.11/ प्रति लीटर) 04 केलों के लिए 4000 घंटा)	224.36	04 के लो के लिए रु. 45.98 प्रति लीटर की दर से 4000 घंटों के लिए 33.33 ली. प्रति घंटे (33.33 x 4000 x 45.98 x 4)	245.20
	(ख). सरममत तथा अनुरक्षण	पूर्जीगत लागत का @ 5%	403.03	पूर्जीगत लागत पर कुल 5%	291.42
	(ग). बाजार	पूर्जीगत लागत का @ 1%	80.60	पूर्जीगत लागत पर कुल 1%	58.28
	(घ). मूल्यदूर्ज	पूर्जीगत लागत का @ 10.34%	833.47 (@ 10.34%)	कंपनी अधिनियम में निर्दिष्ट मानक के अनुसार	602.65
	(च). किसाया (अनुरूपि - शुल्क)	प्रत्येक केल के लिए 200 वर्ग मी. रु. 216 प्रति 10 वर्ग मी/प्रतिमात्र	2.12	25 मार्च 2011 के आदेश के अनुसार निर्दियों के अंदर जमीन के लिए जमाती 2009 से प्राप्ती पट्टा किसाया दर, जो रु. 180.60 प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ग है, को जमाती 2010 तथा जमाती 2011 से बढ़ाने पर लिया गया है। नियिक्य अनुधि के लिएपट्टा किसाया प्राप्तिलित। केला पोर्ट द्रस्ट द्वारा यथा प्रत्युत प्रति केल 200 वर्ग मीटर क्षेत्र द्व्याका में दरका गया। (180.60 x 200 x 4 x 198 दिवस/365)	0.82
	(एफ). कल्याण तथा अन्य व्ययों सहित प्रबंधनत्र तथा कर्मचारियों का वेतन त मजदूरी	पूर्जीगत लागत का @ 5%	403.03	सकल स्थायी प्रारंभिकियों से संबंधित मूल्य का	291.42
	कुल (ए) से (एफ)		1946.61		1489.79
IV	नियोगित पूर्जी पर प्रतिलाम	पूर्जीगत लागत का @ 10%	1289.70	पूर्जीगत लागत का @ 10%	932.53
V	राजस्व संबंधी वार्षिकआवश्यकता	(III + IV)	3236.31	(III + IV)	2422.32
VI	प्रस्तावित दर (रु. प्रति टन)		रु.प्रतिटन		Rs. per tonne
	शुल्क दरों लोधार				
(क)	विदेशी	3236.31 / (8640000*90% + (8640000*10%*60%))	39.02	2422.32 / (9520000*90% + (9520000*10%*60%))	26.50

क्र.सं.	विवरण	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा व्यवस्थापन		जिवा विं ट्रस्ट द्वारा व्यवस्थापन में विवरण गता कार्य प्राप्ति/प्राप्ति नौभार चार द्वेषु कर्व 2008 के दैरिक पारावालीकारों में निवारित वालक (कार्य) प्राप्ति/प्राप्ति
		कार्य	प्राप्ति/प्राप्ति	
	तटीय	विदेशी नौभार संबंधी दर का 60%	23.41	विदेशी नौभार संबंधी दर का 60%
	क्षेत्र वालक - इस्पात तथा वैलावंद नौभार			
(न)	विदेशी	3236.31 / (4607712*90% + (4607712*10%*60% ))	73.16	2422.32 / (3808000*90% + (3808000*10%*60%))
	तटीय	विदेशी नौभार संबंधी दर का 60%	43.90	विदेशी नौभार संबंधी दर का 60%
	क्षेत्र वालक - लकड़ी के लकड़ों सहित अच्युत नौभार			
(न)	विदेशी	3236.31 / (2880000*90% + (2880000*10%*60% ))	117.85	2422.32 / (2384000*90% + (2384000*10%*60%))
	तटीय	विदेशी नौभार संबंधी दर का 60%	70.23	विदेशी नौभार संबंधी दर का 60%

अनुसूचना - IIकंडला पोर्ट ट्रस्ट

कंडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) में घाट स.7 तथा 8 पर 60 टन की क्षमतायुक्त चल हार्बर क्रेन (एमएचसी) के प्रबालन हेतु आवासन ट्रैफिक अनुशूची

**1.1. परिभाषाएं-सामान्य**

दरों के मान में, जबकि संदर्भ से अथवा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू रहेंगी:

- "तटीय जलयान" से ऐसा कोई भी जलयान अभिप्रेत है जिसे भारत के किसी भी पोर्ट अथवा स्थान के मध्य व्यापार-कार्य हेतु विशेष रूप से नियोजित किया गया हो तथा उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी एक वैध तटीय अनुशूचित हो।
- "विदेश गामी जलयान" से तटीय जलयान को छोड़कर सभी जलयान अभिप्रेत हैं।
- "पोर्ट" से कंडला पोर्ट ट्रस्ट अभिप्रेत है।
- "प्रतिदिन" से प्रति कैलेंडर दिवस अभिप्रेत है, सिवाय जबतक अन्यथा उल्लिखित न हो।

**1.2. सामान्य शर्तें :-**

- (क). पी ओ एल, लौह अयस्क तथा लौह येलेट्स तथा धर्मल कोयला सहित कूह के अलावा सभी तटीय नौभार हेतु प्रभार सामान्य नौभार से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). नौभार से संबंधित प्रभारों के मामले में जहाज के तट संबंधी अंतरण हेतु सभी सुसंगत प्रस्तान-प्रभार पर रियायती दरें उद्गङ्खीत की जानी चाहिए।

(ग). विदेशी पोर्ट के ऐसे मौजार, जो भारतीय पोर्ट 'ए' के भारतीय पोर्ट 'बी' पर आनातंरण हेतु पहुंचते हैं, उनकी तटीय समुद्रयान हेतु सुसंगत रियायती प्रभार उद्घासीत किया जाएगा। दूसरे शब्दों में, ऐसे जलयान जिन्हें तटीय समुद्रीय यात्रा करने की अनुमति हो, उनके द्वारा भारतीय पोर्ट से /को बहाल किए गए नीभार रियायत हेतु अर्हित होंगे।

(घ). तटीय नीभार जलयानों से संबंधित प्रभार भारतीय मुद्रा (रुपये) में बसूल किए जाएंगे।

(ii). विलंबित संदाय /प्रतिदाय संबंधी ब्याज.

(क). उपयोक्ता को इस दरों के मान के अधीन विलंबित संदाय पर शास्त्रिक ब्याज देना होगा। इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक को विलंबित प्रतिदाय पर शास्त्रिक ब्याज देना होगा।

(ख). शास्त्रिक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के मूल छाण दर से 2% अधिक होगी।

(ग). टर्मिनल प्रचालक द्वारा किए गए प्रतिदाय संबंधी विलंब की गणना केवल सेवा समाप्ति अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुतीकरण की तारीख, जो भी बाद में हो, से 20 दिनों से की जाएगी।

(घ). उपयोक्ता द्वारा संदाय में किए गए विलंब की गणना केवल टर्मिनल प्रचालक द्वारा बनाए गए विल की तारीख के बाद 10 दिनों से की जाएगी। किन्तु वह प्रबोधन उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहाँ दरों के मान में शर्त के रूप में सेवा लेने से पूर्व संदाय किया जाना है, जहाँ अधिगम में प्रभार का संदाय किया जाना निर्धारित है।

(iii). परिकलित किए गए सभी प्रभारों को विल के सकल बोग में अगले उच्चतम रूपये तक पूर्णकित किया जाएगा।

(iv). किसी एक मप के आवश्यक या क्षमता से संबंधित सकल तौल अथवा मान की गणना करते समय 0.5 तक के विरुद्धान को 0.5 इकाई तथा 0.5 तथा 0.5 तक के इकाई तथा 0.5 तक के विरुद्धान को एक इकाई के रूप लिया जाए, जिसका जहाँ अन्यथा विनियोगित किया गया हो।

(v). (क). दरों के मान में विहित दरें उच्चतम सीमा है इसी प्रकार छूट तथा कटौती निम्नतम सीमा है। प्रचालक वहाँ से तो वह निम्नतम दर प्रभारित कर सकता है और/या अधवा उच्चतम छूट तथा कटौती की अनुमति दे सकता है।

(ख). प्रचालक वहाँ से तो वह भी दर-मान में निर्धारित की गई दरों की प्रबोधन को शास्त्रित करनेवाली विहित सोयाधिकाराओं की बुद्धिसंगत व्याख्या कर सकता है, परन्तु ऐसी व्याख्या से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत भिलती हो तथा दरों के मान में निर्धारित इकाई-दरें उच्चतम सीमा से अधिक न हों।

(ग). टर्मिनल प्रचालक सार्वजनिक रूप से ऐसी निम्नतम दरें और/या ऐसी निम्नतर दरों को शास्त्रित करनेवाली सोयाधिकाराओं से संबंधित बुद्धिसंगत व्याख्या अधिसूचित करे वशंते कि नियत की गई नई दरें टैप द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।

(vi). उपयोक्ता द्वारा समुचित स्तर से परे हुए विलंब संबंधी उम प्रभारों का संदाय अपेक्षित नहीं होगा, जो कि टर्मिनल प्रचालकों को आरोप्य है।

## 2. 60 टन चल हार्डर क्लेन हेतु किराया संबंधी प्रभार :

### (I). शुल्क वस्तक नीभार के लिए

क्लेन निव्यादन संबंधी प्रतिदिन का औसत (वेट्रिक टन में)	प्रति टन दर (रु.में)	
	विदेशी	तटीय
7000-7999	22.53	13.52
8000-8999	23.85	14.31
9000-9999	25.18	15.11
10000	26.50	15.90
10001-11000	27.83	16.70
11001-12000	29.15	17.49
12001-13000	30.48	18.29

**टिप्पणी:** ऊपर दर्शाएँ गए वृद्धियुक्त उच्चतम दरों का परिकलन करने के लिए आधार दर में प्रथम हजार टनों हेतु 105% की वृद्धि की गई तथा छिंतीय हजार टनों हेतु आधार दर के 110% वृद्धि गई। तृतीय हजार टनों हेतु आधार दर को बढ़ाकर 115% किया गया। 13000 टनों के बाद की दरों के परिकलन करने हेतु यही पद्धति अपनाई जाएगी। उसी प्रकार 7000 टनों से कम निष्पादन हेतु उच्चतम दरों को परिकलन तदनुसार आधार दर को घटाकर किया जाएगा।

**(II). ड्रेक बल्क नौभार हेतु :**

**(क). इस्पात तथा थैलाबंद नौभार**

क्रेन निष्पादन संबंधी प्रतिदिन का औसत (मेट्रिक टन में)	प्रति टन उच्चतम दर (रु.मेरे*)	
	विदेशी	तटीय
3000-3999	62.95	37.77
4000	66.26	39.76
4001-5000	69.57	41.74

**टिप्पणी:** ऊपर दर्शाएँ गए वृद्धियुक्त उच्चतम दरों का परिकलन करने के लिए आधार दर में प्रथम हजार टनों हेतु 105% की वृद्धि की गई। यही पद्धति 5000 टनों के बाद की दरों के परिकलन करने हेतु अपनाई जाएगी। उसी प्रकार 3000 टनों से कम निष्पादन हेतु उच्चतम दरों का परिकलन तदनुसार आधार दर को घटाकर किया जाएगा।

**(ख). लकड़ी के लट्ठों सहित अन्य ड्रेक बल्क नौभार**

क्रेन निष्पादन संबंधी प्रतिदिन का औसत (मेट्रिक टन में)	प्रति टन उच्चतम दर (रु.मेरे*)	
	विदेशी	तटीय
1500-2499	100.55	60.33
2500	105.84	63.50
2501-3500	111.13	66.68

**टिप्पणी :** ऊपर दर्शाएँ गए वृद्धियुक्त उच्चतम दरों का परिकलन करने के लिए आधार दर में प्रथम हजार टनों हेतु 105% की वृद्धि की गई। यही पद्धति 3500 टनों के बाद की दरों के परिकलन करने हेतु अपनाई जाएगी। उसी प्रकार 1500 टनों से कम निष्पादन हेतु उच्चतम दरों को परिकलन तदनुसार आधार दर को घटाकर किया जाएगा।

**टिप्पणियाँ :**

(i). औसत घाट-दिवस संबंधी उत्पादन के परिकलन का सूत्र निम्नवत् है :

चल हार्बर क्रेन द्वारा भारित/अभारित कुल मात्रा

**X 24 घंटे**

प्रारंभ से समापन तक जलयान द्वारा लिया गया समय

(ii). जलयान के घाट दिवस संबंधी औसत उत्पादन के अनुसार नौभार के भारण/अभारण के प्रारंभ से समापन तक भारित/अभारित नौभार की मात्रा के लिए पोर्ट उपयोक्ताओं से वसूली हेतु उचित क्रेन किराया प्रभार दर को चुना जाएगा।

(iii). यदि एक चल हार्बर क्रेन अन्य चल हार्बर क्रेन के साथ काम करता है तो चल हार्बर क्रेन भारण मीटर द्वारा यथाअभिलिखित मात्रा के आधार पर क्रेन संबंधी घाट दिवस उत्पादन निश्चित किया जाएगा।

(iv). क्रेन के एक धंटे से अधिक समय तक बिगड़ जाने के मामले में जलयान के धाट से निकलने तक चल हार्ड क्रेन द्वारा संभाली गई मात्रा का निर्धारण क्रेन बिगड़ने के पूर्व डलारे/चंदार गर्द नीभार को ध्यान में रखते हुए क्रेन के कार्यकारी धंटों को विभाजित तथा 24 से गुणा करके किया जाएगा ।

(v). चल हार्ड क्रेन के प्रधालने में लगातार दो धंटे से अधिक आई ऐरी रुकावट के मामले में, जो चल हार्ड क्रेन को आरोप्य नहीं है तो क्रेन प्रधालन के कुल समय का परिकलन करते समय क्रेन को समुद्रित धूट की अनुमति दी जाएगी । चल हार्ड क्रेन के दो धंटे से अधिक कैंप रहने के मामले को उक्त प्रयोजनार्थ जलयान में जड़ी रिया जाएगा । चल हार्ड क्रेन की आरोप्य रुकावटों के लिए किसी भी प्रकार की धूट की अनुमति नहीं दी जाएगी । चल हार्ड क्रेन के कार्य संचालन के दौरान भारत/अभारत संबंधी सभी रुकावटों की कड़ला पोर्ट द्रस्ट के अधिकारियों अथवा कड़ला पोर्ट द्रस्ट द्वारा नामित अन्य अधिकारी द्वारा जलयान के प्रतिदिन के नियादन दिशें में प्रभागित किया जाना अपेक्षित होगा ।

(vi). यदि चल हार्ड क्रेन के बिगड़ जाने/आई नियादन न होने के कारण जलयान का अंतरण आवश्यक हो तो क्रेन प्रधालक से धाट से लंगरगाह तक दंड स्वरूप रु. 1,00,000/- (एक लाख रुपय मात्र) की राशि सहित जलयान के अंतरण प्रभार की वसूली की जाएगी । इस प्रकार वसूल किया गया अंतरण प्रभार जलयान के अधिकारी को सौंठा दिया जाएगा तथा दंडस्वरूप वसूली गई राशि पोर्ट के पास रहेगी ।

(vii). औसत उत्पादन पर उत्पन्न विवाद के मामले में पोर्ट द्रस्ट का निर्णय अंतिम तथा आवश्यकारी होगा ।

### 3. उपरोक्त अनुसूची (2) की सामान्य विवरणी :

टैरिफ आवरण मुद्रासमीक्षा में सूचीबद्ध होगा परंतु 1 अक्टूबर, 2011 और सुसंगत वर्ष 1 अनवरी के मध्य आनेवाले धोक मूल्य सूची (डब्ल्यूडी आई) में अन्तर के 60% सीधा तक ही रहेगा । टैरिफ आवरण के ये स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किए जाएंगे तथा समायोजित टैरिफ आवरण सुसंगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगे ।

• • •

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 8th August, 2011

F. No. TAMP/8/2011-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust for setting upfront tariff for deployment of Mobile Harbour Crane of 60 tonne capacity at Kandla Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/8/2011-KPT

Kandla Port Trust

Applicant

...

## ORDER

(Passed on this 29th day of June, 2011)

This case relates to a proposal dated 11 January 2011 received from the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of upfront tariff for mechanization of Dry Cargo Berth Nos.7 and 8 at the Kandla Port.

**2.1.** In order to achieve higher levels of productivity, the port has proposed to equip berth Nos.7 and 8 with four new Mobile Harbour Cranes (MHC) of 60 Tonnes capacity through Public Private Participation mode on BOT basis. In this context, the KPT has filed the proposal for fixation of upfront tariff for mechanization of dry cargo berth Nos.7 and 8.

**2.2.** The highlights of the proposal filed by KPT are given below:

- (i). The concessionaire shall finance, install and commission four numbers of 60 Tonnes Mobile Harbour Cranes (MHC) at berth Nos.7 and 8 and operate and maintain it for the concession period of 15 years. After the concession period, the cranes will be transferred to KPT.
- (ii). MHC will be used for handling all types of dry bulk cargo, steel & bagged cargo, timber logs & other break bulk cargo. It shall be used for unloading cargo from vessels upto wharf as well as for loading cargo from wharf into vessels.
- (iii). The total capital cost for the proposed mechanisation i.e. deployment of 4 MHCs is estimated to be ₹ 8060.64 lakhs. The capital cost has been estimated based on the average rate of budgetary quotations received from different vendors for 2 numbers of 60 Tonnes MHC. The break-up of capital cost furnished by the KPT is given below:

(₹ in lakhs)	
FOB Cost (2 Cranes)	3173.83
FOB cost of grab bucket, 4 rope clamshell type, 18 cum capacities	179.35
Transportation charges	315.37
Custom duty	167.66
<b>Total</b>	<b>3836.21</b>
Contingencies @ 3%	115.09
<b>Total</b>	<b>3951.30</b>
Establishment cost @ 2%	79.02
Cost of 2 cranes	4030.32
<b>Cost of 4 cranes</b>	<b>8060.64</b>

**(iv). Optional Capacity of the MHCs:**

- (a). The optimal capacity of four MHCs is estimated cargo-wise with reference to different handling rates for the different cargo groups viz. dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other break bulk cargo.
- (b). The KPT has considered a handling rate of 540 Tonnes per hour for dry bulk cargo. Handling rate for steel & bagged cargo and other break bulk cargo are taken at 53.33% and 33.33% respectively of the handling rate considered for handling dry bulk cargo. The port has stated that the ratio of 100%, 53.33% and 33.33% for dry bulk cargo, steel & bagged cargo and other cargo is obtained based on the TAMP norms which specify a handling rate of 7500 tonnes/ day for dry bulk cargo viz. food and fertiliser (parcel size of vessel < 30000 tonnes), 4000 tonnes/ day for steel & bagged cargo and 2500 tonnes/ day for timber logs in case of 3 ELL

cranes each of 20 Tonnes capacity. The detailed capacity calculation as given by the KPT is hereunder:

➤ For Dry Bulk Cargo:

Sl. No.	Particulars	Dry bulk cargo
1.	Moves per hour	30
2.	Cargo handled in one move	$60 \times 0.3 = 18$ tonnes
3.	Cargo handled in one hour by one crane	$30 \times 18 = 540$ tonnes
4.	Cargo handled in one hour by one crane	540 tonnes
5.	Annual handling capacity of four cranes for 4000 hours (in tonnes)	$540 \times 4 \times 4000 = 86,40,000$

➤ For Steel/ Bagged Cargo and other break bulk cargo:

Sl. No.	Particulars	Steel & Bagged cargo	Other break bulk cargo
1.	Cargo handled in one hour by one crane	53.33% of 540 tonnes = 287.982 tonnes	33.33% of 540 tonnes = 179.982 tonnes
2.	Annual handling capacity of four cranes for 4000 hours (in tonnes)	$287.982 \times 4 \times 4000 = 46,07,712$	$179.982 \times 4 \times 4000 = 28,79,688$

(v). Estimation of total Revenue Requirement:

The operating cost is estimated adopting the norms prescribed in the guidelines for multipurpose berth and ROCE is computed at 16% as tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Workings	Amount (₹ in lakhs)
1.	Operation and maintenance cost		
	(i). Repairs and maintenance cost	5% of ₹ 8060.64 lakhs (capital cost)	403.03
	(ii). Fuel	32 litres per hour x 4000 hours x 4 cranes x ₹ 40 per litre	204.80
	(iii). Insurance	1% of ₹ 8060.64 lakhs	80.60
	(iv). Depreciation	10.34% of ₹ 8060.64 lakhs	833.47
	(v). Salary & wages and other expenses	5% of ₹ 8060.64 lakhs	403.03
	(vi). License fee	₹ 200 per 10 sq. m. per month for 200 sq. m per crane for 4 cranes	2.00
	<b>Total Operating cost</b>		<b>1123.30</b>
2.	ROCE	16% * ₹ 8060.64 lakhs	1289.70
3.	<b>Total Estimated Revenue Requirement from four MHCs</b>		<b>2413.00</b>

(vi). In order to meet the estimated Annual Revenue Requirement of ₹ 3216.69 lakhs, the port has proposed the upfront tariff for MHC with reference to optimal capacity assessed for each categories of cargo as follows:

Particulars	Dry Bulk Cargo	Steel and bagged cargo	Other Bulk Goods
Annual Revenue Requirement (in lakhs)	3216.69	3216.69	3216.69
Capacity in tonnes	86,40,000	46,07,712	28,80,000
Foreign Cargo (90%) (in tonnes)	77,76,000	41,46,941	25,92,000
Coastal Cargo (10%) (in tonnes)	8,64,000	4,60,771	2,88,000
<b>Proposed Hire Charges</b>			
Foreign cargo per tonne	₹ 38.78	₹ 72.72	₹ 116.34
Coastal cargo per tonne	₹ 23.27	₹ 43.63	₹ 69.81

2.3. The KPT has submitted the extracts of the feasibility report along with the proposal. The port has, however, not submitted the proposed Scale of Rates (SOR) separately.

2.4. The KPT has stated that the Board of Trustees of KPT has approved the upfront tariff proposal in its meeting held on 19 August 2010.

3. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal of the KPT dated 11 January 2011 was circulated to the concerned users/ user organisations and prospective users/ shortlisted bidders (as forwarded by KPT) seeking their comments. The comments received from the users / user organisations and prospective users/ shortlisted bidders were forwarded to the KPT as feedback information. The KPT has furnished its remarks on the comments of users / user organisations and prospective users/ shortlisted bidders.

4. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested to furnish additional information/ clarifications on a few points vide our letter dated 23 February 2011. The KPT vide its letter dated 27 April 2011 has furnished its response on a few points. It has furnished reply on the remaining queries subsequent to the joint hearing. The queries raised by us and reply furnished by KPT are brought out in the subsequent paragraph.

5. A joint hearing in this case was held on 5 May 2011 at the Kandla Port Trust (KPT). The KPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, KPT and the concerned users/ organisation bodies/ prospective users/ shortlisted bidders have made their submissions.

6. At the joint hearing, the KPT was advised to furnish its response on the following points:

- (i). Since the response of the KPT vide its letter dated 27 April 2011 to the queries raised by us vide our letter dated 23 February 2011 is incomplete, the KPT was requested to comprehensively address the queries and furnish its reply.
- (ii). Re-look its proposal along with its other proposal filed for fixing hire charges for Mobile Harbour Crane to be operated by the KPT and file a revised proposal by 19 May 2011. The KPT was requested to simultaneously circulate its proposal to the concerned users advising them to furnish their comments within 7 days.
- (iii). Furnish its comments on the comments to be furnished by Kandla Port Stevedores Association and M/s.ABG-LDA Bulk Handling Private Limited, within 7 days after receipt of their comments.

7.1. As agreed at the joint hearing, the KPT has reportedly circulated the revised proposal to the concerned users/ bidders vide letter No.FA/COST/1272/563 dated 4 June 2011 advising them to furnish their comments within 7 days. We have not received any comments on the revised proposal of KPT from any other users/ bidders except Kandla Port Stevedores Association (KPSA). A copy of the comments received from KPSA has been forwarded to KPT for its remarks/ views. No response is received from KPT in this regard.

7.2. The KPT vide its letter dated 4 June 2011 has furnished its response to the issues raised in the joint hearing. The port has also furnished its replies to the remaining queries raised by us vide our letter dated 23 February 2011. A summary of the queries raised by us and replies of KPT are tabulated below comprehensively:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply of KPT
(i).	The port has only forwarded a summary of the Feasibility Report as part of Annex - I. The port is requested to forward complete Feasibility Report.	The KPT has furnished a complete copy of the feasibility report.
(ii).	The KPT has proposed upfront tariff for deployment of four 60T Mobile Harbour Cranes (MHCs). In this context it is brought out that with reference to a proposal filed by VOCPT for fixation of upfront tariff for mechanization of berths which involved deployment of two MHC of	It varies from project to project and it is not possible to take 100 Tonne capacity crane tariff as a standard one. Various types of cranes are available in market. Hence it should be project specific.

<p>different capacities, the Authority has vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 February 2010 prescribed upfront tariff for standard capacity of crane of 100 Tonne capacity and prescribed the tariff linked to the performance of the crane to take care if the actual capacity of the crane deployed by service provider varies within the range of the standard capacity of MHC.</p> <p>Upfront tariff fixed once will apply in the same port for next five years for handling identical commodity or service. Further, users of MHC will be concerned with the productivity and reliability of service offered by the crane and not with the capacity of the crane deployed. KPT is, therefore, requested to confirm that it does not envisage deployment of higher capacity MHC at its port in the next five years under PPP model. If the KPT envisages deployment of higher capacity crane under PPP model in the next five years, it may consider to propose upfront tariff for a standard capacity of crane of 100 Tonne capacity and link the tariff to the performance of the crane as done in the case of the VOCPT.</p>							
<p><b>(iii). Optimal Capacity:</b></p> <p>(a). The basis of considering moves of a 60T Mobile Harbour Crane (MHC) at 30 per hour may be explained.</p>	<p>Number of moves depends on various factors like densities of cargo, types of vessel, crane driver's expertise, angle at which loading and discharging take place, size of hatch and evacuation rates, length of berth etc. Generally, it has been seen that theoretical moves for the cranes in the range of 63 T / 64 T crane is less than 35 moves for bulk cargo including containers per hour. Hence 30 moves per hour is assumed looking to various factors mentioned above.</p>						
<p>(b). Explain the basis of arriving at the load capacity of MHC at 18 tonnes for each move applying 30% on the capacity of MHC i.e. 60T x 0.30.</p>	<p>As far as 0.3 factor is concerned, the Port is procuring 2 Nos. of MHCs with 18 m<sup>3</sup> capacity grab. If we consider average density 1 (one), it comes to 18 Tonnes per move. If the crane is 60 T, then factor for 18 T comes to 0.3.</p>						
<p>(c). The upfront tariff guidelines for a multipurpose cargo handling terminal prescribe output norms for three numbers of 20 tonne capacity luffing crane at 10000 tonnes per day for handling dry bulk cargo viz. coal, limestone, etc. Even if the same level of output is assumed as the aggregate of three luffing crane capacity comes to 60T, the per hour output will be 595 tonnes [i.e. 10000T/ day / 16.8 hours (24*0.7)] as against output of 540 tonnes / hour considered by KPT for dry bulk cargo. For steel and bagged cargo and other cargo, the port has assumed the output at 53.33% and 33.33% of the output obtained by the port for arriving at the optimal capacity for dry bulk cargo.</p> <p>The parameters assumed by the KPT for assessing the optimal capacity are not found to be in line with the output norms prescribed in the</p>	<p>As per handling norms prescribed in the guidelines of 2008, the ratio of handling rates for Dry Bulk, Steel and Bagged Cargo and Break bulk Cargo is 1:0.53:0.33.</p> <p>The optimal cargo handling capacity of the four cranes is estimated as following:-</p> <table border="1" data-bbox="759 1639 1230 1929"> <thead> <tr> <th data-bbox="759 1639 972 1698">Number of Cranes</th> <th data-bbox="972 1639 1230 1698">60 T Mobile Harbour Cranes – 4 Numbers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="759 1698 972 1837">Handling rate / day / for bulk Cargo</td> <td data-bbox="972 1698 1230 1837">4 cranes * (60 * 0.3 Tonnes / move) * (30 moves/ hour)*(24 hours a day)* 0.7= 36,288 Tonnes / day</td> </tr> <tr> <td data-bbox="759 1837 972 1929">Handling rate / day for steel and Bagged cargo</td> <td data-bbox="972 1837 1230 1929">53% of 36,288 tonnes = 19233 Tonnes / day</td> </tr> </tbody> </table>	Number of Cranes	60 T Mobile Harbour Cranes – 4 Numbers	Handling rate / day / for bulk Cargo	4 cranes * (60 * 0.3 Tonnes / move) * (30 moves/ hour)*(24 hours a day)* 0.7= 36,288 Tonnes / day	Handling rate / day for steel and Bagged cargo	53% of 36,288 tonnes = 19233 Tonnes / day
Number of Cranes	60 T Mobile Harbour Cranes – 4 Numbers						
Handling rate / day / for bulk Cargo	4 cranes * (60 * 0.3 Tonnes / move) * (30 moves/ hour)*(24 hours a day)* 0.7= 36,288 Tonnes / day						
Handling rate / day for steel and Bagged cargo	53% of 36,288 tonnes = 19233 Tonnes / day						

guidelines for determining the optimal capacity. The KPT may, therefore, modify the optimal capacity calculation following the norms prescribed in the guidelines.

Handling rate / day for timber logs = Percentage of cargo to be handled	33.3% of 36,288 = 12084 Tonnes / day
Cargo share	60%
Bulk Cargo	30%
Steel & bagged Cargo	10%
Timber logs	
Optimal Capacity of the cranes	$365 * 0.7 * (0.6 * 36288 + 0.3 * 19233 + 0.1 * 12084) = 7.35 \text{ Million MTs}$

Note : Percentage of cargo to be handled by the cranes has been based on dry cargo handled at Kandla Port in the past.

As could be seen from the above table, the optimal capacity of the four cranes is obtained at 7.35 Million Metric Tonnes per annum. We have tried to formulate a scientific way of calculating the optimal capacity of the Mobile Harbour cranes since the guidelines for calculations of Mobile Harbour Crane capacity are not available. However, if TAMP provides any observations / modifications on the methodology adopted, suitable changes shall be made to the proposal.

(d). In this regard it may be noted that based on performance of 100T MHC reportedly achieved at Paradip Port Trust (PPT), output of a 100 Tonnes MHC was considered at 12500 tonnes/day. With reference to break bulk cargo and other cargo, handling rate was considered at 50% above the norms prescribed in the guidelines.

Kindly refer above calculation for 7.35 million tonnes, considered for 60 Tonne capacity cranes based on the justification pointed above.

(e). Average output in terms of tonnes/ day achieved by the MHCs, if any, presently deployed by the port may please be furnished cargo-wise (dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other cargo) for the last three years 2008-09 to 2010-11.

Kandla Port does not own any Mobile Harbour Cranes (MHCs). However, the port has permitted a private registered stevedore to install two 100 MTs MHCs near its Dry Cargo berth No.10. This stevedore is permitted to operate these cranes for handling only that dry cargo for which it has been nominated to carry out the stevedoring job. Based on information pertaining to the 'deployed time' of these cranes and the cargo tonnage handled by these cranes against each ship, the average output in terms of tonnes per day achieved by these MHCs, for each of the three categories viz. 'Dry bulk cargo', Steel and bagged cargo' and 'Timber logs/ other break bulk cargo', for each of the three years 2008-09 to 2010-11 and the average of these three years has been compiled. The computed average of these three years (for both the MHCs combined) indicates that the average output in tonnes/ day is:

Dry bulk	:	9850 MTs
Steel & Bagged cargo	:	5152 MTs
Timber logs/ other break bulk cargo	:	2459 MTs

(iv).	<p><b>Capital Cost:</b></p> <p>(a). The KPT may confirm that the capital cost of the MHC is based on the prevailing market rate and furnish documentary support.</p>	<p>The copies of quotations of suppliers are furnished.</p>
	<p>(b). If the MHC is proposed to be imported, then the exchange rate adopted for estimating the capital cost may be updated to reflect the prevailing exchange rate. The exchange rate adopted in the calculation may please be indicated.</p>	<p>The exchange rate @ ₹ 67.33 per Euro is considered for calculation of capital cost (estimate) of ₹ 80.60 crores. However, it is not possible to change/ incorporate the euro rate at this point of time because we have already freezed the project cost and floated the RFQ documents.</p>
	<p>(c). For estimating the capital cost of MHC, the KPT has provided for contingency at 3% of capital cost and 2% of the total capital cost towards establishment cost. Kindly explain the purpose for which these provisions are made in the estimation of capital cost.</p>	<p>The contingency cost and establishment cost will cover 5% miscellaneous cost as per defined guidelines. IDC and other charges are part of cost.</p>
(v).	<p><b>Operating Cost:</b></p>	
	<p>(a). The basis of adopting fuel consumption at 32 litre/ hour may be explained and justified with reference to the actual consumption of fuel for similar capacity MHC operating in the port or with reference to equipment manufacturer's specifications.</p>	<p>As per manufacturer's manual for the 60 Tonne Mobile crane, the fuel tank of 4800 litres can last for 150 hours, giving an approximate fuel consumption rate of 32 litres / hour.</p> <p>(The KPT has updated the fuel consumption to 33.3 litres per hour in the revised upfront tariff calculation).</p>
	<p>(b). Confirm the fuel rate adopted is the prevailing rate and substantiate it with a copy of recent bill.</p>	<p>The fuel rate ₹ 41.006 per litre is based on M/s. IOC Ltd.'s letter dated 26 April 2011. However, fuel rate of ₹ 42.11 per litres (as on 15.05.2011) has been considered.</p>
	<p>(c). Confirm that the license fee considered in the estimation is as per the prevailing Scale of Rates and give a reference thereof to the Scale of Rates of KPT.</p>	<p>When the proposal was submitted in January, 2011, the SOR prevailing at that time has been considered for the calculation of license fee which is ₹ 210.00 per 10 Sq. Mtrs. or part thereof per month or part thereof. However, after TAMP's approval to KPT's General Tariff Revision on 18.02.2011, the rates prescribed in the present SOR is ₹ 252.00 per 10 sq. mtrs. or part thereof per month or part thereof.</p> <p>(However, in the revised upfront tariff calculation, the KPT has considered a rate of ₹ 216/- per 10 sqm. per month.)</p>
(vi).	<p>(a). The basis of assuming 10% of cargo capacity as coastal and 90% of cargo capacity of MHC as foreign may be explained.</p>	<p>As per the KPT's cargo data.</p>
	<p>(b). The ratio of foreign and coastal cargo handled at the port's berths by MHCs deployed at present for each type of cargo viz. dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other break bulk cargo may please be furnished for the last three years 2008-09 to 2010-11.</p>	<p>As mentioned at Sl. No. (iii) (e) above, the registered stevedore has furnished the information pertaining to the vessel-wise cargo throughput handled by its two MHCs at Kandla Port. Based on this information, the ratio of foreign and coastal cargo handled at the port's berths by these MHC's for each of the three categories of Dry Cargo viz. Dry bulk, Steel and Bagged Cargo and Timber logs/ other break bulk cargo, for the last three years i.e. 2008-09, 2009-10 and 2010-11,</p>

		<p>and also the average of these three years has been compiled.</p> <p>The computed average of these three years for both the MHCs combined indicates that the ratio of coastal and overseas cargo for each of the three dry cargo categories is:</p> <table border="1"> <tr> <td>Dry bulk</td><td>:</td><td>Coastal-1%, Overseas-99%</td></tr> <tr> <td>Steel &amp; Bagged cargo</td><td>:</td><td>Coastal-8%, Overseas-92%</td></tr> <tr> <td>Timber logs/ other break bulk cargo</td><td>:</td><td>Coastal-0%, Overseas-100%</td></tr> </table>	Dry bulk	:	Coastal-1%, Overseas-99%	Steel & Bagged cargo	:	Coastal-8%, Overseas-92%	Timber logs/ other break bulk cargo	:	Coastal-0%, Overseas-100%
Dry bulk	:	Coastal-1%, Overseas-99%									
Steel & Bagged cargo	:	Coastal-8%, Overseas-92%									
Timber logs/ other break bulk cargo	:	Coastal-0%, Overseas-100%									
(vii).	The port is advised to propose performance linked tariff scheme for different cargo groups along with conditions governing the scheme. For this purpose, the approach followed in the VOCPT case may be drawn for reference and, if necessary, suitably modify in its case based on its experience in the port operation. The basis adopted for performance linked tariff (to be) proposed may also be explained.	Performance based tariff was not initially proposed because already other cranes are handling the cargo on 7 <sup>th</sup> and 8 <sup>th</sup> berth at KPT. While addressing this query, the KPT has, however, proposed performance based tariff and also incorporated the same in the proposed draft Scale of Rates.									
(viii).	The KPT has not forwarded the proposed Scale of Rates mechanisation facility envisaged to be developed on PPP basis. The port is requested to forward a draft proposed Scale of Rates incorporating definition of some of the common terms and general conditions in line with the prescription in the upfront case of VOCPT cited in this letter.	The KPT furnished the draft Scale of Rates.									

7.3. With reference to the point made at the joint hearing to relook at its proposal alongwith its other proposal for fixing hire charge of MHC to be operated by the KPT, the port has made the following submissions:

- (i). Justifying the differential tariff for the same optimal capacity of Mobile Harbour Cranes proposed to be operated by the port and the BOT operator does not arise, as tariff proposed for the port owned cranes to TAMP is on the basis of order placed at M/s. Italgru s.r.l., Italy for 2 nos. of MHCs. Whereas the capital cost of MHC to be deployed by BOT operator has been arrived at based on the quotations given by various suppliers of MHCs like Gottwald, Libherr, etc.
- (ii). The fuel oil consumption is based on the data given by the various manufacturers of MHCs like Gottwald, Libherr, Italgru, etc. It will depend on the make of crane, which the BOT operator will bring and it can be seen the average fuel consumption of different equipment specification.

7.4. While furnishing the reply to the queries, the KPT has also furnished the revised proposal for upfront tariff fixation based on the discussions at the joint hearing. The main points / modifications made by the KPT in the revised proposal are given below:

- (i). The port has updated the fuel rate at ₹ 42.11 per litre as against ₹ 40/- per litre considered earlier. The port has also revised the fuel consumption for MHC to 33.3 litres per hour from 32 litres per hour considered earlier.
- (ii). It has also updated the estimation of license fee adopting the unit rate of ₹ 216/- per 10 sqm. per month, applicable for storage of general cargo at open space (pucca plots) for stay beyond 180 days, prescribed in the port's Scale of Rates approved by the Authority vide Order No.TAMP/61/2009-KPT dated 18 January 2011.

(iii). The revised revenue requirement and the revised rates proposed by the port after the above modifications are given below:

(a). **Revised Revenue Requirement:**

Sl. No.	Particulars	Amount ₹ in lakhs)
1.	Operating cost	1946.61
2.	ROCE	1289.70
3.	<b>Total Estimated Revenue Requirement from four MHCs</b>	<b>3236.31</b>

(b). **Revised proposed rates:**

Particulars	Foreign cargo	Coastal cargo (₹ per tonne)
Dry bulk cargo	39.02	23.41
Steel and bagged cargo	73.16	43.90
Other break bulk cargo including timber logs	117.05	70.23

(iv). The KPT has furnished the draft Scale of Rates along with the Efficiency Linked Tariff (ELT). The ELT furnished by the port for different types of cargo is given below:

(a). **For Dry Bulk Cargo:**

Average daily performance for 1 crane (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
7072-8071	35.12	21.07
8072-9071	37.07	22.24
9072	39.02	23.41
9073-10072	40.97	24.58
10073-11072	42.92	25.75

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2<sup>nd</sup> thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 11,072 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance for 1000 tonnes less than the base rate is calculated at 95% of the base rate and next 1000 tonnes less than the base rate, the rate is calculated at 90% of the base rate. For performance below 6072 tonnes the rate is calculated by reducing the base rate accordingly.

(b). **For Steel and Bagged Cargo:**

Average daily performance for 1 crane (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
2838-3837	65.85	39.51
3838-4837	69.51	41.70
4838	73.16	43.90
4839-5838	76.82	46.09
5839-6838	80.48	48.29

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2<sup>nd</sup> thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 6838 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance for 1000 tonnes less than the base rate is calculated at 95% of the base rate and next 1000 tonnes less than the base rate, the rate is calculated at 90% of the base rate. For performance below 2805 tonnes the rate is calculated by reducing the base rate accordingly.

(c). For other break bulk cargo including timber logs:

Average daily performance for 1 crane (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
1024-2023	105.33	63.21
2024-3023	111.20	66.72
3024	<b>117.05</b>	<b>70.23</b>
3025-4024	122.91	73.74
4025-5024	128.76	77.26

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2<sup>nd</sup> thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 5024 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance for 1000 tonnes less than the base rate is calculated at 95% of the base rate and next 1000 tonnes less than the base rate, the rate is calculated at 90% of the base rate. For performance below 1024 tonnes the rate is calculated by reducing the base rate accordingly.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms / guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe separate norms/ guidelines for operating Mobile Harbour Crane (MHC) as a stand-alone facility.
- (ii). As brought out earlier, the port envisages deployment of the proposed MHC at berth Nos.7 and 8 to handle dry bulk cargo, steel and bagged cargo and break bulk cargo including timber logs. Hence, the relevant norms prescribed for multipurpose cargo terminal in the upfront tariff guidelines of 2008 which cover handling of dry bulk cargo and break bulk cargo seem to be more relevant in this case. The Kandla Port Trust (KPT) has also in general adopted the norms/ guidelines prescribed for the multipurpose cargo terminal. The deviations proposed by the KPT mainly with reference to the estimation of the optimal capacity is discussed in the subsequent paragraphs.
- (iii). The KPT has proposed deployment of 60 tonne capacity MHCs. Major Port Trusts such as Paradip Port Trust (PPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT) have proposed deployment of MHC of around 100 tonne capacity for cargo handling operation. Even, V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) in its proposal for mechanisation of berths under PPP mode proposed to deploy MHC of 100 tonne and 140 tonne MHC. In all these cases this Authority has prescribed tariff for standard capacity of 100 tonne MHC and linked the tariff to the performance of the crane to take care if the actual capacity of the crane deployed by service provider varies within the range of the standard capacity of MHC. Even the KPT has reported that Mobile Harbour Cranes of 100 tonnes capacity are already put into operation at some of other berth of the port. The proposal of the KPT did not explain the reasons for not considering higher capacity HMC which can return higher productivity. It is to be borne in mind that a user is not concerned with the capacity of the equipment deployed but pays for the services to be provided at the stated level of efficiency.

In this context, the port was requested to confirm that it does not envisage deployment of higher capacity MHC at its port in the next five years under PPP model. If it is otherwise, the port was requested to consider proposing upfront tariff for a standard capacity crane of 100 Tonne and link the tariff to the performance of the crane as done in the case of the VOCPT. The port has clarified that the requirement varies from project to project and it is not possible to take 100 Tonne capacity MHC tariff as a standard one.

The extract of the minutes of the Board meeting of the KPT held on 19 August 2010 forwarded by the KPT along with the proposal reveals that one of Trustees had also raised a point about considering deployment of 100 T capacity MHC. To this, the port has clarified that berth nos.7 and 8 are not designed to handle 100 T MHC.

In view of the assertion made by the port that it proposes deployment of 60 T MHC only and relying on the position reported by the port in its Board meeting that the said berths are not designed to handle 100 Tonne capacity crane, the proposal for fixation of upfront tariff for 60 Tonne capacity MHC is taken up for consideration subject to the condition that the upfront tariff so determined will hold good for operation of 60 tonnes MHC and not for higher capacity MHC. If higher capacity cranes are deployed, then the KPT need to approach this Authority for review of the upfront tariff fixed in this Order.

As per Clause 2.2. of the guidelines of February 2008 for upfront tariff setting for PPP Projects at the Major Ports, the upfront tariff caps prescribed would be applicable for handling dry bulk and break bulk cargo by 60 tonne MHC at the Kandla Port Trust during the next five years.

(iv). Optimal Terminal Capacity:

(a). The KPT has proposed optimal capacity of the MHCs for different cargo groups by assuming certain parameters. For dry bulk cargo, the port has estimated the handling rate per hour at 540 tonnes considering the number of moves per hour at 30 and average load per move at 18 tonnes. The annual optimal capacity of one MHC is estimated at 21,60,000 Tonnes for handling dry bulk cargo adopting 4000 working hours as per the norms prescribed in the 2008 guidelines for fuel consumption. The total annual capacity for 4 cranes for handling dry bulk cargo is, thus, assessed at 86,40,000 Tonnes per annum.

For steel & bagged cargo and other break bulk cargo, the port has estimated the handling rate per hour at 53.33% (i.e. 287.982 tonnes per hour) and 33.33% (i.e. 179.98 tonnes per hour) respectively of the handling rate considered for dry bulk cargo, reportedly adopting the ratio obtained as per the handling rate norms prescribed in the upfront tariff guidelines for such cargo groups. The optimal capacity for 4 MHC based on the said output rate and adopting normative working hours of 4000 is assessed at 46,07,712 tonne per annum and 28,80,000 tonnes per annum for steel & bagged cargo and other break bulk cargo respectively.

While furnishing replies to our queries, KPT has indicated that combined optimal capacity of four MHC at 7.35 million tonnes per annum considering the cargo share for dry bulk cargo at 60%, for steel & bagged cargo at 30% and 10% for timber logs. Such combined optimal capacity is, however, not adopted by the port to arrive at the proposed rates.

(b). The estimation of optimal capacity adopting 4000 working hours per annum of working of crane is based on normative level of working hours prescribed in the 2008 guidelines for estimating the power/ fuel cost for multipurpose cargo berth and is in line with the position maintained while fixing hire charge of MHC at PPT, VOCPT, NMPT and VPT.

(c). The upfront tariff guidelines for a multipurpose cargo handling terminal prescribe output norms for three numbers of 20 tonne capacity luffing crane at 10000 tonnes per day for handling dry bulk cargo like coal, limestone, minerals, etc., 4000 tonnes per day for steel and bagged cargo and 2500 tonnes per day for other break bulk cargo. When the deviation from the guidelines in the estimation of optimal annual capacity was pointed out to the port, the port has stated that it has attempted to formulate a scientific way of calculating the optimal capacity of the MHC since the guidelines for calculations of MHC capacity are not available.

In the cases pertaining to NMPT, VPT and upfront tariff determination for mechanization of berth at VOCPT with deployment of MHC, the handling rate for dry bulk cargo had been considered at 12500 Tonnes per day i.e. 25% over the handling rate prescribed in the guidelines considering the higher handling capacity of 100 T MHC as compared to the aggregate capacity of the wharf cranes prescribed in the 2008 guidelines and based on the performance of 100 tonnes capacity MHC reportedly operated in PPT for bulk cargo.

The instant proposal of the KPT is with reference to MHC of 60 Tonne capacity. As the aggregate of three luffing crane capacity comes to 60T prescribed in the guidelines which matches with the 60 tonne capacity MHC proposed by the port, the same level of output norms as prescribed in the guidelines is considered.

Accordingly, for the output norm of 10000 tonnes per day prescribed in the guidelines for dry bulk cargo, the per hour output will be 595 tonnes as against output of 540 tonnes assumed by the KPT. For steel and bagged cargo and other break bulk cargo, hourly output per MHC will be 238 tonnes and 149 tonnes as against hourly output of 287.98 tonnes and 179.98 tonnes assumed by the KPT for the corresponding cargo.

The hourly output for the steel and bagged cargo and break bulk cargo arrived by the KPT is higher than the output level considered in the analysis. The KPT has wrongly adopted the deriving factors to arrive at the output level of steel and bagged and other break bulk cargo from that of dry bulk cargo. In our analysis, the output norms prescribed in the guidelines is followed for each cargo group and adjusted for hourly output as the optimal capacity is to be assessed for normative working hours of 4000.

(d). The share of individual cargo capacity (to be furnished by the port) included in the formula prescribed in the tariff guidelines for determining the optimal capacity is with reference to cargo handling terminals where comprehensive services are provided by a single operator. When a stand alone equipment is proposed to be operated, the optimal capacity has been determined for individual cargo category for arriving at the tariff in the other upfront tariff case such as the VOCPT for mechanization of berth. Even for determining the hire charges for MHC at PPT, NMPT, VPT the optimal capacity of the MHC is determined for individual cargo and the rate is prescribed for the individual cargo group. Even though the KPT has indicated the overall capacity considering the share of each cargo, for arriving at the proposed rate, the optimal capacity of individual cargo group has been considered in line with the approach followed by this Authority in the other similar cases.

Considering the handling rate for different cargo groups as per norms, as stated in the preceding paragraph, and taking into account 4000 working hours as stipulated in the norms, the optimal capacity for 4 numbers of 60 tonne MHC is 95,20,000 tonnes for handling dry bulk cargo, 38,08,000 tonnes per annum for handling steel and bagged cargo and 23,84,000 tonnes for other break bulk cargo including timber.

(v). Capital Cost:

The capital cost estimated by the KPT in its proposal for four MHCs is ₹ 8060.64 lakhs, i.e. ₹ 2015.16 lakhs per MHC. The port has reportedly estimated the capital cost based on the average rate of budgetary quotations obtained by the port from different vendors which pertain to July 2009.

In the another proposal filed by the KPT for fixation of hire charges for port owned MHC of 60 tonne capacity, the port has already placed an order in August 2010 for procurement of 2 MHCs of 60 tonne capacity, which is reported at ₹ 1387.69 lakhs for one MHC with grab.

The port has maintained that difference in the capital cost reported in both the proposal is mainly because the cost of port owned cranes is based on the order placed by the port for MHC with M/s, Italgru s.r.l, Italy whereas in the upfront case, the capital cost is estimated based on the average rate quoted by suppliers of MHCs like Gottwald, Libherr, etc.

It is not unreasonable to presume that KPT has procured the cranes to be operated by it, after a thorough technical scrutiny and the operational requirement. The cranes to be deployed under PPP mode are shown to operate in the same port and handle more or less similar commodities. Moreover, the optimal capacity derived by the KPT for port owned MHC and the MHC to be operated by the BOT operator is assessed at the same level, which shows the productivity levels will be comparable.

When the KPT itself has recently purchased two 60 T MHC at the cost of ₹ 1387.69 lakhs per MHC, there does not appear to be any reason for accepting high capital cost by considering budgetary quotations for same capacity MHC to be operated by the operator under the PPP mode. Incidentally, even the Kandla Port Stevedores Association has stated that there is no justification for higher cost for MHC by a private operator in comparison to recently procured cranes by the port.

The capital cost of MHC of 60 Tonne capacity is considered at ₹ 14.57 crores per MHC based on the actual cost of MHC procured by the KPT in the August 2010 and applying an adhoc escalation of 5% thereon to arrive at 2011 cost of the MHC. Accordingly, the capital cost for 4 MHC is considered at ₹ 58.28 crores as against ₹ 80.60 crores estimated by the KPT.

(vi). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(vii). Operating cost:

(a). The KPT had estimated the fuel cost assuming fuel consumption at 32 litres per hour which has been subsequently revised to 33.3 litre per hour in line with fuel consumption assumed in its another proposal relating to port owned MHC.

The consumption norm of fuel prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal is with reference to operation of 3 nos. of luffing cranes.

The KPT has reportedly arrived at the fuel consumption of 33.33 litre/ hour for 60T MHC based on the manufacturers manual. ABG-LDA Bulk Handling Private Limited has made a general remark that the power consumption assumed by the KPT is on the lower side but it has not suggested any revised fuel consumption for such MHC.

The fuel consumption of 33.33 litres per hour per crane as considered in its proposal relating to port owned MHC which is reportedly based on the manufacturers manual is relied upon and considered in the analysis.

The KPT has updated the fuel cost at ₹ 42.11 per litre in its revised calculation based on the rate prevailing on 15 May 2011. ABG-LDA Bulk Handling Private Limited has stated that the fuel cost is ₹ 47/- litre as on date. The unit cost of fuel is considered at ₹ 45.98 per litre as obtained at the time of finalising this case as against ₹ 42.11 per litre assumed by the KPT.

Accordingly, the fuel cost for 4 MHCs is estimated at ₹ 245.20 lakhs per annum for normative working hours of 4,000 as prescribed in the guidelines.

(b). The repairs and maintenance cost and insurance are estimated at 5% and 1% respectively of capital cost of crane as per the norms prescribed in the guidelines of 2008 for multipurpose cargo terminal.

(c). The guidelines of 2008 stipulate estimation of license fee based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Ports. The KPT has estimated license fee for space proposed to be provided at wharf i.e. 200 sq. mtrs. per MHC and applied the licence fee of ₹ 216/- per 10 sq. mts. per month prescribed in the Scale of Rates of KPT.

The KPT has estimated license fee for the entire year for the area expected to be occupied by the MHC at the wharf. In the upfront tariff case of VOCPT, the port expected the MHC to move anywhere in seven berths earmarked for it. Since it did not envisage any storage area for MHC, license fee was not estimated in that case. In the case relating to fixation of ceiling rate for MHC at NMPT, VPT and PPT, the license fee has been allowed for the period the MHC is idling. Since the MHC is expected to be operated for 4000 hour, the license fee in this case is also estimated for the idling period in line with the approach followed in the other cases.

The unit rate adopted by the port for estimating the license fee pertains storage of cargo at open space (pucca plots) for stay beyond 180 days and is in nature of demurrage charge. It is relevant to state that in the earlier upfront tariff cases of KPT for multipurpose cargo terminal, the license fee estimated by the KPT which was prescribed in its comprehensive Scale of Rates was allowed. At that point of time no lease rental was approved by this Authority for KPT estate.

This Authority has recently vide its Order dated 25 March 2011 for the first time fixed lease rentals for the lands of KPT, for three cycles commencing from July 1999, January 2004 and January 2009 respectively. The lease rental for land within docks prescribed in the said Order is ₹ 180.60 per sq. m. per annum with effect from January 2009 subject to annual escalation of 2%.

The license fee in the instant case is estimated adopting the rate of ₹ 187.90 per sq. mtr. per annum considering the unit rate of 180.60 per sq. mtr. per annum for January 2009 and applying annual escalation of 2% to arrive at the 2011 rate. The license fee is estimated on prorata basis for the period the MHC is not in operation. Accordingly, the license fee works out to ₹ 0.82 lakhs per annum for 4 MHCs, as against the estimate of ₹ 2.12 lakhs considered by the port.

(d). Depreciation is estimated at 10.34% on the capital cost of the crane as per the rate prescribed under the Companies Act 1956.

(e). Other expenses are estimated at 5% of the capital cost of crane as per the norms prescribed in the guidelines of 2008.

(viii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the KPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex - I.

(a). Subject to the above modifications, the total estimated annual revenue requirement of operating MHC, which is the aggregate of operating cost of ₹ 1489.79 lakhs plus ROCE of ₹ 932.53 lakhs, is estimated at ₹ 2422.32 lakhs as against ₹ 3236.31 lakhs estimated by the port.

(b). Since the present proposal relates to fixation of hire charges for MHC on stand-alone basis and cargo handling is the only activity to be performed, the need for apportioning the revenue requirement for storage charges and miscellaneous charges does not arise.

(c). As per the policy of the Government, concessional tariff is to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. The KPT has proposed concessional rates for coastal cargo in line with the Government policy, assuming the share of foreign and coastal cargo in the total optimal capacity as 90% and 10% respectively for each of the three cargo groups. The port has clarified that the share of coastal/ foreign cargo assumed by it is based on the cargo profile of the Kandla Port Trust. The share of foreign/ coastal cargo assumed by the port is relied upon in this analysis.

The KPT has arrived at the handling rate for each cargo category with reference to their individual composition of foreign/ coastal cargo to meet the estimated revenue requirement. The approach followed by the KPT is in line with the approach followed in the upfront tariff determined for MHC at VOCPT and hire charge determined for MHC(s) at other ports.

(d). Subject to modification in the optimal capacity and the estimated revenue requirement as explained in the preceding part of the analysis, the hire charge for one MHO of 80 tonnes capacity for different cargo categories works out as follows:

Particulars	Foreign cargo	Coastal cargo	(₹ in per tonne)
Dry bulk cargo	26.50	15.90	
Steel and bagged cargo	66.26	39.76	
Other break bulk cargo including timber logs	105.84	63.50	

(ix). In cases where the upfront tariff is determined for terminal as a whole, the operator remains responsible for the comprehensive service offered at the terminal; in such cases the performance linked tariff has not been prescribed.

Where only a part of the total services in a terminal is provided by an operator, it is essential that the service offered is at the stated level of efficiency, else the user will end up paying other port related tariff such as berth hire, etc., on the higher side for any deficiency in the performance of services. This Authority has prescribed tariff linked to performance of MHC wherever only MHC is allowed to be provided by the private operator like the upfront tariff for mechanization of berth at the VOCPT and while fixing hire charge for MHC at PPT, NMPT and VPT where the port has authorised service provider to provide the MHC. It is relevant to state that in the other case relating to fixation of hire charge of port owned MHC, the Kandla Stevedores Association has also endorsed the view to prescribe percentage increase/ reduction over the base rate for efficiency/ performance below the efficiency level.

At our advice, the KPT has also proposed tariff linked to the performance of the MHC allowing increase / decrease in the base rate by 5% for increase/ decrease in the productivity by 1000 tonnes per day from the base productivity levels considered for the 60 Tonne MHC for different cargo groups. The proposed performance linked tariff scheme in principle is in line with the incentive/ disincentive scheme prescribed earlier in the other cases. The incentive/ disincentive scheme proposed by the KPT is allowed subject to modifying the rates in view of revised rates determined in this analysis.

(x). The KPT has filed another proposal for fixation of hire charge for 60 tonne MHC owned by the port which is being processed simultaneously with this case. By way of abundant caution, it is stated that the unit upfront tariff prescribed for MHC in this case should not be compared with the hire charges for 60 Tonne MHC prescribed for port owned MHC as they are governed by the tariff guidelines of 2005 and are subject to review once in the three years following the cost plus method. Whereas the upfront tariff fixed in the instant Order is subject to indexation at 60% of the WPI as per the tariff guidelines of 2008.

ABG-LDA Bulk Handling Private Limited has made a point that the operating cost will not remain the same during the life cycle of the crane. Since the upfront tariff prescribed is subject to indexation, it takes care of the point made by the ABG-LDA Bulk Handling Private Limited.

(xi). The KPT was advised to propose performance linked tariff scheme along with conditions governing this scheme. In this regard, the port was advised to refer the performance linked tariff along with conditionalities prescribed in the VOCPT case and suitably adopt it in its case. Whilst, the port in its revised proposal has proposed performance linked tariff following the approach followed in the VOCPT upfront tariff case, it has not proposed conditionalities governing performance linked tariff prescribed there. The conditions for arriving at the average berth day output of HMC, provisions to measure performance in case of breakdown of HMC for more than an hour, stoppage of operations of HMC, penalty in case of shifting of vessel on account of breakdown/ non-performance of vessel, etc. prescribed in the VOCPT upfront case as well as hire charge for MHCs fixed at PPT, VOCPT, VPT and NMPT are incorporated in the Scale of Rates for the proposed facility.

(xii). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel and coastal vessel included in upfront schedule are in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates (SoR) of KPT. 'Per Day' is defined as calendar day or part thereof which is in line with the definition prescribed in the other upfront tariff cases of KPT and hence is incorporated in the SoR for the proposed facility.

The port has also proposed the definitions of some of the terms like crane operator and crane. These terms have not been defined in the other cases relating to MHC and hence not incorporated.

The definition of the term 'Port area' proposed by the KPT is not found relevant and hence not incorporated.

Definition of some trade terminology like tonne is not included in the upfront tariff schedule approved in the other Major Port Trusts including KPT. Since standard definition of 'tonne' already exists which are commonly applicable, it is not necessary to prescribe separately again.

(xiii). The general terms and conditions for classification of vessel as foreign-going or coastal vessel, status of vessel, review of exchange rate, etc. are relevant for levy of vessel related charges. This may not be relevant in the instant case and hence not incorporated in the Scale of Rates.

Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, interest on delayed payment/ refund, concessional tariff

applicable for coastal cargo, tariff fixed by this Authority are calling levels, etc. as proposed by the KPT are incorporated in the Scale of Rates subject to minor modifications to the extent they are not in consistent with the general prescription in the other cases.

10.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are with reference to January 2011, it may be appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2011.

10.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved calling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

10.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

10.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement. The upfront tariff determined is with reference to 60 tonne MHC. If the BOT operator deploys higher capacity MHCs, in that event, the KPT should approach this Authority for review of the upfront tariff fixed in this case.

10.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the KPT. If any action is to be taken against the private operators, the KPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

10.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Kandla Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

11. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for mechanisation of berth Nos.7 & 8 by deploying four number of Mobile Harbour Crane of 60 tonne capacity at the Kandla Port Trust attached as Annex - II.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/11-Exty.]

**Formulation of Upfront Tariff for the proposed Mechanisation of Cargo Berth No.7 & 8 at Kandla Port by providing 4 Nos. 60 Tonnes Harbour Mobile Cranes on BOT basis through PPP model**

ANNEX - I

Sr. No.	Particulars	As furnished by KPT		As considered by TAMP		
		Workings	Estimates	Norms prescribed in 2008 tariff guidelines for Multipurpose cargo berth (workings)	Estimates	
<b>I Optimal Capacity</b>						
(a) Dry bulk cargo						
	Handling rate (tonnes per hour)	30 x 18 (30 moves per hour x 18 tonnes per move)	540	Handling rate as per norms for dry bulk cargo like food grains, coal, etc. is 10000 tonnes per day. [Handling rate per hour: 10000 / (24*70% utilisation factor)]	595	
	Working hours per annum	As per norms	4000	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power / fuel cost	4000	
	Annual Handling Capacity (in tonnes) per crane	540 x 40000	2160000	595 x 4000 hours	2380000	
	Annual Handling Capacity (in tonnes) for 4 cranes	4 x 2160000	8640000	4 x 2380000	9520000	
	Total Annual Capacity (in Million tonnes)		8.640		9.520	
(b) Break Bulk cargo						
(i) Steel & bagged cargo						
	Handling rate (tonnes per hour)	53.33% of handling rate for dry bulk cargo (53.33% of 540)	287.98	Handling rate as per norms for steel & bagged cargo is 4000 tcs per day. [Handling rate per hour: 4000 / (24*70% utilisation factor)]	238	
	Working hours per annum	As per norms	4000	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power / fuel cost	4000	
	Annual Handling Capacity (in tonnes) per crane	287.98 x 40000	1151928	238 x 4000 hours	952000	
	Annual Handling Capacity (in tonnes) for 4 cranes	4 x 1151928	4607712	4 x 2380000	3880000	
	Total Annual Capacity (in Million tonnes)		4.608		3.808	
(ii) Other cargo including timber logs						
	Handling rate (tonnes per hour)	33.33% of handling rate for dry bulk cargo (53.33% of 540)	179.98	Handling rate as per norms for other cargo is 2500 tonnes per day. [Handling rate per hour: 2500 / (24*70% utilisation factor)]	149	
	Working hours per annum	As per norms	4000	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power / fuel cost	4000	
	Annual Handling Capacity (in tonnes) per crane	180 x 40000	720000	149 x 4000 hours	596000	
	Annual Handling Capacity (in tonnes) for 4 cranes	4 x 720000	2880000	4 x 2380000	2384000	
	Total Annual Capacity (in Million tonnes)		2.880		2.384	
				₹ in lakhs	₹ in lakhs	
<b>II Capital Cost for 4 Mobile Harbour Cranes of 60 Tonnes capacity</b>						
		As furnished by KPT	8060.64	Capital cost of one crane of same capacity considered by KPT in a separate proposal filed by it for fixation of Hire charge for HMC owned by KPT, based on the Order placed by KPT in August 2010, is ₹1387.69 lakhs. This is taken as base and escalated by 5% on adhoc basis to bring it to the current level. The revised capital cost of 4 cranes works out to ₹5828.30 lakhs (4 x 1387.69 x 1.05).	5828.30	
<b>III Operating cost</b>						
(a). Fuel cost						
		33.3*42.11*4000 (33.3 Ltrs./hr. @ ₹42.11 /Ltr. for 4000 hrs for 4 cranes)	224.36	33.33 Ltrs./hr. for 4000 hrs @ ₹45.98 / hr. for 4 cranes (33.33 x 4000 x 45.98 x 4)	245.20	
(b). Repairs & Maintenance cost						
		10% of capital cost	403.03	10% on total capital cost	291.42	
(c). Insurance						
		10% of capital cost	80.60	10% on total capital cost	58.28	
(d). Depreciation						
		10.34% of capital cost	833.47	As per norms prescribed in Companies Act (@ 10.34%)	602.65	
(e). Rent (License Fee)						
		₹216 / 10 sqm / month for 200 sqm for each crane	2.12	Lease rental rates as per Order dated 25 March 2011 for land within docks which is ₹180.60 / sqm / annum effective from Jan'09 is considered with escalation in Jan'10 and Jan'11. Lease rental estimated for the idle period. Area considered at 200 sqm per crane as furnished by KPT. (180.60x1.02x1.02x 200x4 x198 days/365)	0.82	
(f). Salaries and wages of management and staff including welfare and other expenses						
		5% of capital cost	403.03	5% of Gross fixed Asset Value	291.42	
		Total (a) to (f)	1946.61		1489.79	
<b>IV ROC</b>						
		@ 15% of capital cost	1289.70	15% on capital cost	932.53	
<b>V Annual Revenue Requirement</b>						
		(III + IV)	3236.31	(III + IV)	2422.32	
<b>VI Proposed rate (₹ per tonne)</b>						
(a) Dry bulk cargo						
Foreign						
		3236.31 / (8640000*90% + (8640000*10%*60%))	39.02	2422.32 / (9520000*90% + (9520000*10%*60%))	26.50	
Coastal						
		60% of rate for foreign cargo	23.41	60% of rate for foreign cargo	15.90	
(b) Break bulk - Steel & bagged cargo						
Foreign						
		3236.31 / (4607712*90% + (4607712*10%*60%))	73.16	2422.32 / (3880000*90% + (3880000*10%*60%))	66.26	
Coastal						
		60% of rate for foreign cargo	43.90	60% of rate for foreign cargo	39.76	
(c) Break bulk - Other cargo including timber logs						
Foreign						
		3236.31 / (2880000*90% + (2880000*10%*60%))	117.05	2422.32 / (2384000*90% + (2384000*10%*60%))	105.84	
Coastal						
		60% of rate for foreign cargo	70.23	60% of rate for foreign cargo	63.50	

## KANDLA PORT TRUST

### UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR OPERATING MOBILE HARBOUR CRANE (MHC) OF 60 TONNE CAPACITY AT BERTHS 7 AND 8 IN KANDLA PORT TRUST (KPT)

#### 1.1. Definitions – General

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). “**Coastal vessel**” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). “**Foreign going Vessel**” shall mean any vessel other than a Coastal Vessel.
- (iii). “**Port**” shall mean Kandla Port Trust.
- (iv). “**Per day**” means per calendar day unless otherwise stated.

#### 1.2. General Terms & Conditions

- (i). (a). The cargo related charges for all coastal cargo, other than crude including POL, Iron ore and Iron pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
  - (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer.
  - (c). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port “A” for subsequent transhipment to Indian Port “B” will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
  - (d). The charges for coastal cargo vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (ii). Interest on delayed payments / refunds.
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
  - (c). The delay in refunds by the terminal operator will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d). The delay in payments by the terminal operator will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (iii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.

(iv). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

(v). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

(b). The terminal operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

(c). The terminal operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

(vi). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

## 2. CHARGES FOR HIRE OF 60 TONNE MOBILE HARBOUR CRANE :

### (I). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
7000-7999	22.53	13.52
8000-8999	23.85	14.31
9000-9999	25.18	15.11
10000	26.50	15.90
10001-11000	27.83	16.70
11001-12000	29.15	17.49
12001-13000	30.48	18.29

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2<sup>nd</sup> thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 13000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 7000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

### (II). For Break-bulk cargo:

#### (A). Steel and Bagged Cargo

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
3000-3999	62.95	37.77
4000	66.26	39.76
4001-5000	69.57	41.74

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 5000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 3000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

## (iii). Other break bulk cargo including Timber logs

Average daily crane performance (In Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
1500-2499	100.55	60.33
2500	105.84	63.50
2501-3500	111.13	66.68

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 3500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 1500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

**Notes:**

(i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the MHC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$

(ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.

(iii). If one MHC works with another MHC, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the MHC load meter.

(iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.

(v). In case of stoppages of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of MHC for less than 2-hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading / unloading operations during working of MHC are required to be certified by the KPT Officers or any other agency nominated by the KPT in the daily vessel performance report.

(vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of MHC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of ₹ 1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.

(vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding.

**3. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) ABOVE:**

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2011 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31<sup>st</sup> March of the following year.

\* \* \*